



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Audition de personnes et d'organismes
en regard du transport en commun
dans la région de Montréal (3)

Le mercredi 20 octobre 1982 - **No 182**

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

Association québécoise du transport et des routes Inc. (AQTR)	B-8699
Conférence des maires de la banlieue de Montréal	B-8710
Ville de Repentigny	B-8729
Paroisse Saint-Sulpice	B-8740
Berthierville et municipalités environnantes	B-8742
Ville de Joliette et municipalités environnantes	B-8750
Association des consommateurs du Québec	B-8756
Conseil régional de développement des Laurentides Inc.	B-8762
M. Hubert Leduc	B-8770
Conclusions	
M. Michel Bissonnet	B-8775
M. Michel Clair	B-8778

Autres intervenants

- M. Jules Boucher, président
M. André Bourbeau
M. Jean-Guy Rodrigue
M. Germain Leduc
M. Jacques Rochefort
M. Roland Dussault
Mme Louise Harel
M. John O'Gallagher
M. William Cusano
M. Élie Fallu
- * M. Lionel Reeves, AQTR
* M. Jean-Claude Therrien, idem
* M. Maurille Séguin, Conférence des maires de la banlieue de Montréal
* M. Yves Ryan, ville de Montréal-Nord
* M. Antonio Di Ciocco, ville de Saint-Léonard
* M. Louis-Philippe Picard, ville de Repentigny
* M. André Comeau, paroisse de Saint-Sulpice
* M. Jude Guèvremont, Berthierville et municipalités environnantes
* M. Paul-Émile Lavallée, paroisse Sainte-Geneviève-de-Berthier
* M. Michel Bélair, Joliette et municipalités environnantes
* M. Denis Desrochers, corporation municipale de Saint-Paul
* M. Jean-Claude Beauchamp, Association des consommateurs du Québec
* M. Jacques Allard, Conseil régional de développement des Laurentides
* Mme Hélène Lanthier, idem
* M. Hubert Leduc, à titre personnel
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers
60 \$ par année pour les institutions et organismes publics
Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mercredi 20 octobre 1982

Audition de personnes et organismes en regard
du transport en commun dans la région de Montréal

(Dix heures treize minutes)

AQTR

Le Président (M. Boucher): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission des transports est réunie aux fins d'entendre les personnes et les organismes en regard de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, déposée à l'Assemblée nationale le 18 juin 1982.

Les membres de la commission sont: M. Bourbeau (Laporte), M. Tremblay (Chambly), M. Clair (Drummond), M. Fallu (Groulx), Mme Harel (Maisonneuve), M. Léger (Lafontaine), M. Dauphin (Marquette), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Proulx (Saint-Jean), M. Rodrigue (Vimont) et M. Leduc (Saint-Laurent).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Rocheleau (Hull), M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Dussault (Châteauguay), M. Laplante (Bourassa), M. O'Gallagher (Robert-Baldwin), M. Saintonge (Laprairie), M. Rochefort (Gouin) et M. Lavigne (Beauharnois).

Ce matin, l'ordre du jour est le suivant: D'abord, l'Association québécoise du transport et des routes Inc.; la Conférence des maires de la banlieue de Montréal; la ville de Repentigny; la ville de Le Gardeur, avec un mémoire pour dépôt seulement, alors, considérons que le mémoire est déposé; la paroisse de Saint-Sulpice; les villes de Berthierville, la paroisse de Saint-Antoine de Lavaltrie, le village de Lavaltrie, la paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier et la paroisse de Saint-Joseph-de-Lanoraie.

Ensuite, nous entendrons Ferland et Bélair, pour les municipalités de Joliette, la Corporation municipale du village de Saint-Jacques, la Corporation municipale de la paroisse de Saint-Jacques, la Corporation municipale du village de Saint-Alexis, la Corporation municipale de Sainte-Marie-Salomé, la Corporation municipale du village de Crabtree, la Corporation municipale de Saint-Paul-de-Joliette, la Corporation municipale de Saint-Roch-de-l'Achigan et la Corporation municipale de Saint-Gérard-de-Magella.

Enfin, nous entendrons l'Association des consommateurs du Québec; le Conseil régional de développement des Laurentides Inc.; M. Claude Turcot, à titre personnel, et M. Hubert Leduc, à titre personnel.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais l'Association québécoise du transport et des routes Inc., représentée par M. Lionel Reeves, directeur général de l'AQTR et M. Jean-Claude Therrien, vice-président administratif de l'AQTR.

M. Reeves (Lionel): M. le Président, MM. les membres de la commission, mon nom est Lionel Reeves, je suis le directeur général de l'AQTR. La présentation vous sera faite par notre vice-président, M. Jean-Claude Therrien, ing.

Le Président (M. Boucher): M. Therrien.

M. Therrien (Jean-Claude): M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de la commission, l'Association québécoise du transport et des routes accueille avec un très vif intérêt la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal et remercie le ministre des Transports de bien avoir voulu lui permettre de présenter son mémoire devant cette commission parlementaire.

Nous reconnaissons le bien-fondé de l'action gouvernementale dans le domaine et nous appuyons dans ses grandes lignes l'orientation politique adoptée dans la proposition. L'AQTR est un organisme sans but lucratif. Ses membres, individuels ou collectifs, ont comme dénominateur commun le domaine du transport. Qu'ils proviennent du secteur public ou du secteur privé, qu'ils oeuvrent au niveau des infrastructures des opérations, de la planification ou de la gestion, leur adhésion à l'association n'a qu'un seul objectif, le développement des techniques de transport.

En conséquence, l'AQTR estime ne pas être impliquée par les choix de cadres institutionnel et financier qui lui apparaissent de nature plus politique que technique. Cependant, dans la mesure de ses intérêts comme intervenant technique dans certains aspects du transport urbain, l'association désire contribuer positivement à l'élaboration de moyens réalistes qui faciliteront, nous en sommes convaincus, la mise en oeuvre de la réforme proposée.

Les commentaires et suggestions de

l'AQTR peuvent être regroupés pour les fins du présent mémoire sous cinq rubriques: 1. les personnes d'abord; 2. recherche et technologie; 3. problèmes d'évaluation économique; 4. présence de l'AQTR et, 5. l'agent des études. Le texte qui suit présente de façon succincte chacun de ces cinq points.

Les personnes d'abord. D'un strict point de vue technique, soit la gestion optimale des systèmes impliqués, l'AQTR est d'avis que les principaux éléments de la proposition gouvernementale devraient être élargis à la dimension du transport urbain des personnes plutôt que strictement le transport en commun. Il apparaît évident qu'on doit s'assurer sur le territoire concerné par des efforts intégrés de coordination des systèmes de transport adéquats pour répondre aux divers objectifs tels qu'ils sont énumérés à la page 10 du document gouvernemental: réponse aux besoins de mobilité et d'accessibilité d'une grande partie de la population, diminution de la pollution, économie de carburant que les Québécois doivent acheter à l'extérieur, réduction du nombre d'accidents, solution de rechange aux autoroutes et aux ponts dont le coût est très élevé en milieu urbain, frein à l'étalement urbain et utilisation d'une moins grande proportion du sol pour le transport des personnes.

Comme le gouvernement, nous admettons qu'il faille accorder la priorité au transport en commun. Cependant, d'autres formes de transport collectif comme le covoiturage et le taxi collectif représentent, dans certains contextes, des alternatives valables et économiques du transport en commun qui répondent également à la plupart des objectifs précités. D'ailleurs, plusieurs organismes paramunicipaux en Amérique du Nord qui sont responsables du transport en commun sont également responsables des programmes de promotion du covoiturage et du taxi collectif. Nous croyons donc important que l'ORT devienne également responsable de la promotion, de la coordination et de la planification au niveau régional de tous les modes de transport collectif en vue d'en faciliter la complémentarité et l'efficacité. De plus, la planification des seuls modes de transport collectif ne peut se faire d'une manière complètement indépendante des autres modes. La plupart du temps, les autobus partagent la même infrastructure que la circulation. Ce moyen de transport en commun n'est donc pas indifférent à la réglementation du stationnement, à la signalisation, à la coordination des feux, au mobilier urbain et aux autres caractéristiques propres des autres modes, que ce soient les poids lourds ou les deux roues.

La plupart des interventions à ce niveau sont considérées de nature locale,

mais ont des incidences considérables sur la qualité des services, sur la productivité du transport en commun et sur l'attraction exercée par les autres modes de transport collectif. Pour la collectivité, pour un meilleur usage des infrastructures disponibles, il sera toujours plus avantageux de coordonner positivement les divers éléments affectant le transport urbain des personnes. Il est préférable que, dans un rôle de planification globale pertinente, l'on puisse intervenir subtilement sur les éléments importants.

Vu que la plupart des intervenants se retrouvent déjà à la même table de concertation, l'association juge souhaitable et même nécessaire un tel élargissement des préoccupations de l'ORT.

Deuxième point, recherche et technologie: Vu l'importance des ressources impliquées dans le transport des personnes, l'AQTR recommande fortement que, dans son propre intérêt, l'ORT fasse des efforts tangibles dans les secteurs de la recherche et du développement technologique des systèmes urbains de transport. On l'a dit, la chose transport en commun est une grosse affaire dans la région de Montréal. On y a affecté quelque 500 000 000 \$ en 1981. Ce montant risque d'atteindre 1 000 000 000 \$ en 1985. C'est une industrie monopolistique publique qui se doit d'évoluer en phase avec les autres composantes du système économique. On doit bien s'assurer de la plus grande productivité du système, d'un réexamen continu de l'adéquation offre-demande en fonction des comportements observés et des normes de service établies.

Dans ce contexte évolutif, il est impérieux, pour empêcher que le système de développement et d'exploitation ne se sclérose, d'affecter un certain pourcentage du chiffre d'affaires, disons de 1% à 2%, à des fins de recherche et de développement, dans le but de maintenir un dynamisme technique et une productivité de haut niveau qui ne peuvent actuellement être assurés par des lois normales de concurrence de marché.

Dans ce même sens, lorsque l'on reconnaît la situation du système de transport en commun comme étant celle d'un consommateur de ressources, l'importance des produits engagés constitue un marché pour des entreprises de production de matériel de transport, de développement de matériel intellectuel, ainsi que de formation et de maintien d'un personnel qualifié. Ceci justifie, à notre avis, qu'on intègre dans la proposition gouvernementale sur le transport en commun la dimension recherche dans les activités fondamentales à promouvoir dans le nouveau contexte régional.

Ce genre de technologie, une fois apprivoisé et sans cesse raffiné, peut devenir un atout social intéressant, susceptible même, une fois maîtrisé, d'être exporté.

Troisième point: Problèmes d'évaluation économique. Malgré les objectifs louables qui sont poursuivis sous plusieurs aspects qui, souvent, sont considérés comme techniques, l'association désire rappeler qu'il n'existe pas, techniquement ou autrement, de solutions magiques au problème.

Les méthodes, entre autres, d'évaluation économique, telles que formules de répartition de déficit, mesures de bénéfices reçus, structures tarifaires, sont toujours teintées d'un certain arbitrage et, de ce fait, il devrait être reconnu que seules des négociations raisonnables entre les intervenants impliqués peuvent amener une situation d'équilibre ou un modus vivendi acceptable. La procédure retenue dans de tels contextes devrait toujours être réévaluable afin d'empêcher que des iniquités ou des distorsions ne s'instaurent systématiquement.

Dans un tel environnement, l'AQTR encourage l'utilisation de propositions débattues publiquement et présentées sous forme de modèles qui permettent aux intervenants d'exprimer plusieurs variantes et de stimuler les conséquences des diverses décisions.

Quatrième point: Présence de l'AQTR. L'AQTR appuie fortement le concept de commissions consultatives permanentes, attachées à l'ORT, et souhaite ardemment, compte tenu des préoccupations professionnelles de ses membres, être invitée à siéger à cette commission aux côtés de représentants d'usagers, de contribuables et d'autres groupes.

L'AQTR est, depuis ses débuts en 1965, une tribune privilégiée où se discutent tous les sujets d'intérêt de la chose du transport, dans une perspective multimodale. Elle regroupe plus de 950 membres, ingénieurs, économistes, urbanistes, politologues, sociologues, mathématiciens, géographes, technologues, techniciens spécialisés, fabricants, entrepreneurs, consultants, fournisseurs, transporteurs, administrateurs ou autres.

On les retrouve partout dans les organismes s'occupant de la chose du transport et notamment à la CTCUM, à la CTL, à la CTRSM, au COTREM, au BTM, au ministère des Transports du Québec, dans l'une ou l'autre des municipalités de la région de Montréal, au CN ou au CP, chez les consultants en transport, à l'École polytechnique, aux Hautes Études commerciales, au Centre de recherche en transports, chez Bombardier, chez GM ou chez d'autres fabricants.

En outre, l'association entretient des liens étroits avec d'autres associations, telles que l'Association des routes et transports du Canada, l'Association canadienne de transport urbain, le Transportation Research Board, l'Union internationale des transports publics,

l'Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation de France et l'Institute of Transportation Engineers.

Incidemment, notre président n'a pu être avec nous ce matin parce qu'il a été invité par l'ATEC, l'Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation de France, à présider un atelier à son congrès annuel la semaine dernière à Paris et les pourparlers sont fort avancés pour organiser en 1984 un congrès conjoint international avec l'AQTR à Montréal.

Cinquième point, l'agent des études. À l'instar d'autres expériences vécues ailleurs, l'association estime que deux catégories de problèmes fondamentaux se posent toujours autour des justifications techniques de prises de décision et de négociations sur des projets importants de transport.

Comme les problèmes de tutelle intellectuelle qui mettent en jeu la qualité scientifique des études de transport et les problèmes de tutelle politique et qui mettent en jeu aussi les modalités d'accès à ces études pour les différents demandeurs surtout défavorisés.

Pour contenir un tant soit peu ces difficultés manifestes, l'AQTR suggère à l'ORT de se doter à l'intérieur de la commission consultative permanente d'un agent des études de transport urbain, assurant le soutien technique de la commission.

Cet agent se verrait confier les deux mandats suivants: a) s'assurer que les études réalisées par l'ORT ou d'autres instances soient d'une bonne qualité suivant les règles de l'art. À cet effet, l'agent pourrait parfois faire appel à un groupe d'experts bénévoles d'une compétence reconnue et indépendants des demandeurs et des chercheurs. Ses appréciations ne porteraient que sur un petit nombre d'études exemplaires dans le dessein de définir peu à peu une jurisprudence en matière de méthode scientifique et de déontologie; b) Donner accès à des ressources d'études, en agissant d'abord comme un "ombudsman" de données rassemblées par le personnel permanent de l'ORT et en faisant ensuite et au besoin l'adjudication de ressources supplétives à des demandeurs d'études défavorisés. L'attribution de ces ressources serait cependant toujours gérée par la commission consultative permanente. Ceci, M. le Président et MM. de la commission, constitue l'essentiel des vues et opinions de l'Association québécoise du transport et des routes, qui vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci M. Therrien. Avant de donner la parole au ministre pour les fins du journal des Débats, j'aimerais mentionner que M. Cusano (Viau) remplace M. Assad (Papineau) comme

intervenant à la commission.

M. le ministre.

Une voix: Consentement, M. le Président.

M. Clair: M. le Président, permettez-moi d'abord de remercier l'Association québécoise du transport et des routes d'avoir étudié la proposition gouvernementale, d'y accorder un appui au moins quant à l'orientation générale, et de s'être présentée devant nous, ce matin avec un mémoire.

L'Association québécoise du transport et des routes constitue certainement sur le plan des spécialistes des questions en transport, le creuset où se retrouvent des gens qui proviennent tant du BTM, du COTREM, du CN, du CP, des commissions de transport, des constructeurs de véhicules de transport de tous genres, le creuset, dis-je, où tous ces gens se retrouvent pour étudier les grands problèmes en matière de transport au Québec et ailleurs dans le monde. Ces gens se retrouvent en dehors de leur cadre de travail parce que, bien sûr, ils relèvent tous, j'imagine, à l'exception du directeur général et des permanents, d'un employeur qui a son point de vue sur les orientations en matière de transport au Québec. Je dirais en quelque sorte que c'est un forum apolitique où sont discutées les grandes questions de l'heure en matière de transport, tant de transport des personnes que de transport des marchandises, de transport routier et autres.

(10 h 30)

Cet organisme regroupe des gens compétents sur le plan technique, des experts en ces matières, et l'AQTR est en contact, comme on l'indique, avec plusieurs autres associations à travers le monde.

La question première que je voudrais poser, question fondamentale je pense, tout au cours de cette commission parlementaire, on a vu que plusieurs intervenants remettaient sur la table la discussion à savoir si le gouvernement doit, oui ou non, maintenir sa priorité au transport en commun. La politique que nous poursuivons n'est pas antiautomobiliste, mais dans la mesure où la situation économique, financière nous force à faire des choix, la priorité par le gouvernement est accordée à la poursuite des efforts de développement du transport en commun, pas seulement au niveau des systèmes lourds de transport, par exemple les trains, le métro de surface ou le métro, mais également par toute une série d'autres mesures, comme le taxi collectif et le covoiturage, qui sont prévues dans un autre énoncé de politique sur le taxi. Alors, la position du gouvernement, c'est donc de dire: On est à l'heure de faire des choix, on ne peut pas, par exemple, dans la grande région de Montréal, vouloir, au cours des dix prochaines années, investir 1 000 000 000 \$

dans la construction routière ou autoroutière urbaine ou périurbaine et, en même temps, investir 1 000 000 000 \$ dans des moyens de transport en commun. Alors, on fait plutôt le choix, on essaie d'être aussi nuancé que possible, de priorité au transport en commun.

Mon collègue de l'Opposition, comme c'est son droit - je ne lui en fait pas reproche - dit qu'on devrait plutôt décréter un moratoire sur les moyens lourds de transport et se concentrer davantage sur une meilleure utilisation des automobiles et ne pas continuer le développement des systèmes lourds, si j'ai bien compris sa position. On a vu des groupes, comme la CSN, venir nous dire, au contraire, que par sa réforme, le gouvernement ne montre pas assez qu'il accorde une priorité réelle au transport en commun. D'autres organismes sont venus nous dire: Au contraire, le gouvernement a un préjugé beaucoup trop favorable au transport en commun et pénalise les automobilistes. On essaie, nous, de nous situer au milieu de ça dans une position nuancée, mais toujours, cependant, de façon très évidente de dire: Oui, c'est vrai qu'on doit tenir compte d'autres moyens que le transport en commun; qu'on doit continuer au rythme de la capacité de payer des intervenants, mais la priorité va au transport en commun.

Puisque vous êtes membres d'autres associations internationales, j'aimerais avoir votre point de vue. Par rapport à cette position que j'essaie de définir et qui est aussi définie dans la proposition gouvernementale, ailleurs dans le monde, comment fait-on le choix du transport en commun par rapport au transport par automobile privée? Est-ce que nous sommes le seul État au monde à devoir faire ce choix ou à être en train de le faire? Si nous ne sommes pas le seul, à votre connaissance, comment cela se passe-t-il ailleurs dans le monde? Est-ce que la priorité du transport en commun, nous sommes le seul à la retenir ou si c'est un choix qui semble assez partagé ailleurs dans le monde?

M. Therrien: M. le ministre, je suis convaincu que les professionnels, les techniciens du COTREM ont déjà fait la preuve que cette préoccupation n'est pas unique à la région de Montréal. Cette préoccupation d'améliorer le transport en commun dans les grandes municipalités, dans les grandes concentrations urbaines, elle est universelle. Surtout, dans le contexte économique mondial actuel, dans le contexte de pénurie de pétrole, on cherche à améliorer le rendement des installations, des systèmes qu'on a déjà mis sur place antérieurement. C'est un problème international et toutes les associations que l'on connaît, les publications qui sont faites dans le domaine font la preuve que c'est la

tendance et même l'unique choix des grandes concentrations urbaines.

Nous, les professionnels du transport, on ne peut que se féliciter de cette préoccupation, surtout de cette tentative d'améliorer les choses qu'on a. Cela fait longtemps que les systèmes sont établis avec de très bons potentiels et tous les efforts sont faits pour essayer d'abord d'améliorer leur rendement avant d'investir dans de nouveaux équipements. Cela va suivant nos vues, il n'y a pas de doute. Les obstacles non techniques à l'efficacité de ces systèmes, au fur et à mesure qu'on les abolit, soit les barrières municipales ou les barrières financières, tout en sachant qu'il y a toujours des limites aux ressources, sont pour nous des démarches dans la bonne direction parce qu'ils ont comme effet, finalement, d'améliorer la productivité des systèmes.

M. Clair: Quant au développement maintenant - si on pense à la discussion qu'on a eue ici même à table - du métro souterrain à Montréal et du métro de surface, il y a un débat pour déterminer lequel des deux devrait recevoir la priorité. Il y a, par contre, des organismes qui disent carrément: Oubliez cela, mettez un "stop", un arrêt, un moratoire sur les travaux de construction du métro de surface, c'est une mauvaise orientation à prendre que de continuer d'investir dans les systèmes lourds. Est-ce que l'association s'est penchée sur ces problèmes spécifiques à l'île de Montréal?

M. Therrien: M. le ministre, je ne pourrai pas vous dire que, oui, on s'est penché spécifiquement sur ce problème comme association. Nul doute que la majorité de nos membres qui sont impliqués d'une façon ou d'une autre, soit comme membres permanents d'un des organismes impliqués, soit comme consultants ou comme fournisseurs, on est tous individuellement, à cause de notre formation, comme je disais tantôt, favorables à essayer de maximiser les installations déjà existantes. Les infrastructures ferroviaires qui existent dans la région de Montréal sont mal exploitées et le sont de plus en plus mal au fur et à mesure que les anciens exploitants de ces installations abandonnent le service ou l'utilisent à des fins qui sont en soi valables pour leurs objectifs, par exemple le transport de marchandises. Mais on pourrait aussi, dans les mêmes installations, les mêmes infrastructures, exploiter d'autres systèmes de transport de personnes. On en est tous convaincus unanimement, sans avoir fait d'atelier spécifique.

M. Clair: Quant au prolongement du métro de surface, ce ne sont pas des questions qui ont été étudiées par

l'association comme telles.

M. Therrien: Pas comme telles.

M. Clair: Que ce soit...

M. Therrien: Pardon, M. le ministre. Il y a beaucoup de colloques qui s'organisent. On a une de nos directions qui s'appelle transport des personnes et il y a deux ou trois colloques par année, en plus de deux ou trois sessions lors de notre congrès, qui font de ce sujet une des priorités continues. Cela se discute et les unanimités sont presque toujours là.

M. Clair: Que ce soit pour une meilleure utilisation des équipements existants, ce qu'on poursuit, ou que ce soit pour la construction de nouveaux équipements, ce qu'on se fait souvent dire à l'oreille, mais rarement publiquement, et que je vous rapporte, c'est: Les ingénieurs et les gens impliqués dans la construction routière ont vu que les gouvernements ne pouvaient plus aller de ce côté; maintenant, ils sont en train de modifier leur comportement, puis ils sont devenus le "lobby" du transport en commun parce qu'ils savent que les gouvernements ne construiront plus des réseaux routiers, car ils sont à peu près complets. C'est un "lobby" d'ingénieurs qui vise à faire continuer les gouvernements à dépenser de l'argent dans le transport en commun maintenant qu'ils veulent en dépenser moins dans le transport individuel privé. Qu'est-ce que vous répondez aux gens qui font ces affirmations?

M. Therrien: Quand on a choisi d'exercer cette profession ou cette technique, c'est un choix qu'on a fait individuellement et je crois que c'est le propre de chacun d'essayer de se rendre le plus utile dans la société. Même si on est impliqué dans cette discipline ou dans ce type de discipline et qu'on ajuste nos capacités en fonction de l'évolution des besoins de la société, ce ne serait pas manquer d'objectivité de défendre sa position, comme d'autres s'efforcent de défendre d'autres points de vue. C'est le propre de chacun des intervenants de la société d'agir ainsi.

M. Clair: Merci. Une dernière question. Faisant référence au covoiturage, je pense, et au taxi collectif qui sont également des objectifs poursuivis par le gouvernement, vous soulignez que plusieurs organismes paramunicipaux en Amérique du Nord qui sont responsables du transport en commun sont également responsables des programmes de promotion du covoiturage et du taxi collectif et vous proposez que cela relève de l'organisme régional de transport. Maintenant,

qui dit, par exemple, politique d'incitation au covoiturage dit également politique incitative en matière de stationnement, par exemple, qui est de responsabilité municipale. Vous parlez d'une approche de transport urbain plutôt que de transport en commun. Idéalement, ce serait peut-être la solution à retenir, mais compte tenu de la souveraineté municipale, si on veut, en matière de stationnement, par exemple, en matière de circulation dans la ville de Montréal et dans les autres villes, est-ce que vous ne craignez pas que cela devienne inopérant de confier à un même organisme régional de transport la coordination de l'ensemble d'une politique de transport urbain quand, en fait, légalement, une bonne partie de la juridiction appartient à d'autres intervenants, la construction autoroutière et lourde appartenant au ministère des Transports, les rues appartenant aux municipalités, le service de la circulation également, les stationnements étant privés ou municipaux. Comment voyez-vous que ce serait possible de rendre opérationnelle une telle structure? Ce serait en concentrant non seulement des pouvoirs de promotion et de coordination, mais aussi des pouvoirs décisionnels?

M. Therrien: Non, aucun pouvoir décisionnel en cette matière. M. le ministre, il y a deux aspects à notre recommandation. Premièrement, on veut que l'ORT se fasse le promoteur et même le planificateur des autres modes de transport collectif, comme le covoiturage et les taxis collectifs. Évidemment, ce seront aussi des besoins d'abord locaux. Par exemple, le covoiturage a besoin de beaucoup d'appui et d'une certaine organisation de façon qu'on n'évolue pas chacun dans son coin avec des tâtonnements et des inefficacités. L'ORT pourrait promouvoir ces modes et encourager les différentes municipalités ou les exploitants de réseaux locaux à les utiliser en fonction de telles techniques et en fonction de l'expérience vécue dans telle autre municipalité, surtout en fonction de l'expérience vécue ailleurs. Dans ce sens, on dit que l'ORT serait le mieux placé pour encourager, promouvoir et planifier ces modes, non pas dans leur implantation géographique, mais dans la façon de les utiliser, dans la façon de les rendre les plus optimaux.

L'autre aspect, c'est que l'ORT serait bien placé pour coordonner. Quand on fait des études de planification pour le transport des personnes, par exemple quand on fait une enquête origine-destination à l'échelle métropolitaine, on ne se limite pas aux déplacements en transport en commun quand on va chercher les données. Les déplacements sont d'abord analysés en soi et les modes sont ensuite identifiés pour répondre à ces déplacements, de sorte que la

planification se doit d'abord d'être vue globalement. Si on veut améliorer par exemple le rendement des autobus à l'échelle régionale, minimiser les investissements que le gouvernement ou que l'ORT aura à faire sur les véhicules, essayer d'améliorer les vitesses de parcours, on tombe tout de suite dans des obstacles tels les règles de circulation, de signalisation, par exemple, le problème des voies inversées, des voies privilégiées; ce seront toujours des décisions locales, sauf que l'ORT devra faire en sorte que des décisions se prennent dans telle et telle localité. Évidemment, ce sera peut-être difficile de lui donner un pouvoir décisionnel, ce que nous ne recommandons pas. Nous recommandons qu'on fasse une priorité de la coordination pour essayer d'optimiser la technique.

(10 h 45)

M. Clair: Votre dernière recommandation concerne la publicité des études faites sur ces questions. Dans le fond, ce que je comprends, c'est que vous comptez que, si on démontrait, par pure hypothèse, qu'une voie réservée à Côte-des-Neiges permettrait d'économiser 5 000 000 \$ en fonctionnement du réseau de transport en commun, le fait de rendre cela public, de le démontrer créerait une pression telle sur le "décideur" qui a à permettre ou interdire une telle voie réservée qu'il se verrait en quelque sorte forcé de bouger, à cause de la vérité des coûts et de la publicité qui entourerait cela. C'est la gageure que vous prenez.

M. Therrien: Exactement, le problème prendrait naissance localement, mais ce serait l'ORT qui fournirait, comme on l'a vu, les moyens de planification et d'exécution d'études et ces études devraient servir justement à améliorer, dans un autre coin, dans une autre municipalité, pour un autre exploitant soumis aux mêmes obstacles de signalisation de circulation, à améliorer, dis-je, cette façon de les faire connaître, non seulement aux municipalités ou aux exploitants, mais au public aussi; cela devrait améliorer.

M. Clair: Je vous remercie.

Le **Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Les habitués de la commission parlementaire ont constaté que, chaque matin, avant que commencent les questions à ceux qui viennent nous voir, le ministre nous livre le fruit des réflexions de la nuit qui a précédé et, en général, on a droit à une mise à jour du cheminement de sa pensée sur le dossier. Ce matin n'a pas fait exception, on dit que la nuit porte conseil et, dans son allocution

qui précédait les premières questions aux témoins tout à l'heure, le ministre a tenu à préciser que sa politique ne visait plus à attaquer les automobilistes. Nous sommes bien heureux de voir que le ministre a décidé de modifier tout à coup son langage et d'adopter une position qui est beaucoup plus nuancée et aussi un discours qui est beaucoup plus nuancé que celui qu'on entendait la semaine dernière, alors qu'il était beaucoup plus préoccupé à nous dire qu'il s'agissait d'un choix de société, d'un choix sur le transport en commun et que, pour les autres modes de transport, il n'avait guère d'intérêt. Peut-être que le ministre, en cours de route, a eu vent de certains sondages qu'on ne connaîtrait pas ou qu'il a parlé à ses experts en marketing. Toujours est-il que nous accueillons avec beaucoup de satisfaction ce discours qui est beaucoup plus nuancé et qui fait en sorte qu'on peut peut-être espérer que, dorénavant, on considérera le transport en commun par automobile comme étant une forme de transport valable et qu'il n'y aura pas, dorénavant, de politiques qui vont tenter de contraindre les gens à une seule forme de transport, qui est le transport en commun.

En terminant sur ma propre réflexion préliminaire à des questions, j'aimerais simplement dire...

M. Clair: C'était pour vous aider à comprendre enfin le discours que je tiens depuis deux semaines.

M. Bourbeau: ... que j'espère que, dorénavant, M. le ministre, vous joindrez les actes aux paroles et que vous prouverez par des gestes concrets que vos paroles n'étaient pas seulement des propos en l'air. Je sais que beaucoup d'automobilistes au Québec attendent avec impatience que vous leur donniez un répit en ce qui concerne l'avalanche de taxes dont vous les affublez depuis quelques mois.

Pour revenir à nos gens qui sont devant nous ce matin, les gens de l'AQTR, votre organisation, votre groupe, si je comprends bien, est constitué principalement de techniciens du transport, de professionnels du transport qui s'occupent de tenter de faire avancer la science, si je peux dire, en matière de qualité de matériaux, de contrôle, de gestion, de construction, etc. Est-ce que c'est à peu près l'essentiel de vos préoccupations?

M. Therrien: Oui, c'est l'essentiel, effectivement; nos seuls objectifs sont la connaissance et le développement des techniques de transport. On ne répond à aucun intérêt, à aucune défense des intérêts de nos membres en soit, ce sont uniquement les techniques de transport qui font l'objet de nos activités.

M. Bourbeau: Le ministre des Transports vous a interrogé à quelques reprises et est même revenu à plusieurs reprises sur un point. Il vous demandait votre opinion sur un point particulier, à savoir, est-ce qu'on devrait continuer à investir dans les systèmes lourds ou ne pas le faire. Évidemment, comme vous représentez surtout des gens qui sont dans le milieu, des consultants, des manufacturiers, on pourrait penser que si vous cédiez à votre intérêt personnel, l'intérêt de plusieurs de vos membres, vous seriez porté à recommander d'aller de l'avant avec des investissements massifs qui pourraient profiter à bien des gens qui font partie de votre organisation. J'ai constaté que malgré les questions, que je qualifierais de suggestives, du ministre, vous avez résisté d'une façon assez étonnante à la facilité de dire qu'effectivement vous seriez d'accord avec un investissement massif, et vous êtes revenu à deux, trois reprises dans vos réponses sur le fait que vous préféreriez plutôt rentabiliser les systèmes existants. Enfin, si j'ai bien compris, vous avez dit, je l'ai noté à quelques reprises, que vous voulez utiliser davantage les infrastructures existantes, tenter de maximiser l'usage de ce qui existe déjà. Est-ce que c'est plutôt ce que vous souhaitez que d'investir maintenant dans des systèmes très dispendieux comme les métros de surface, etc?

M. Therrien: En fait, c'est dans la préoccupation première de tout ingénieur, de tout autre professionnel du milieu. La première composante du problème, c'est toujours une limitation de ressources, de capacité de payer. C'est sûr que nous sommes les premiers à pouvoir constater les besoins de transport ou les difficultés, mais c'est notre rôle d'essayer de composer, d'autre part, avec les ressources qui sont offertes. Et tout ingénieur se doit de prendre d'abord les limites permissibles, autant financières que spatiales, pour essayer d'en tirer le meilleur profit. D'une part, les besoins sont là mais, d'autre part, les disponibilités sont toujours présentes et c'est la préoccupation quotidienne. Je pense que 75% des énergies des professionnels du milieu sont utilisées pour d'abord délimiter la disponibilité des ressources et ensuite pour régler le problème qui est connu, lui, beaucoup plus facilement.

M. Bourbeau: Donc, vous parlez de disponibilité des ressources. Je comprends, de ce que vous dites, que vous ne semblez pas croire que les ressources actuelles permettraient d'aller beaucoup plus loin dans des investissements massifs dans les systèmes lourds.

M. Therrien: Tout dépend du problème

à résoudre. Si un système lourd peut améliorer le service quatre fois plus qu'un système léger, c'est toujours la règle du bénéfice-coût qui prime. Évidemment, ensuite on décidera du financement. Il y a toujours une alternative. Il n'y a jamais une solution à un problème. Il y en a une meilleure, une deuxième meilleure, une troisième. Et la capacité de payer décide beaucoup, après.

M. Bourbeau: D'ailleurs, dans votre document, vous dites que le coût du transport en commun à Montréal risque d'atteindre 1 000 000 000 \$ en 1985. La proposition gouvernementale nous rassure en nous disant que, selon les études du gouvernement, cela coûtera pas mal moins. On parle de 878 000 000 \$. Je pense que vous êtes beaucoup plus réaliste que ne pourraient être les optimistes chercheurs du gouvernement en parlant du milliard de dollars. Nous partageons également ce point de vue. Et...

M. Therrien: C'est une façon seulement d'alléger le texte. Cela n'a pas été fait. C'est peut-être une façon d'ingénieur de dire les choses, du simple au double.

M. Bourbeau: Vous l'avez allégé en employant un milliard. C'est plus léger que 878 000 000 \$, si je comprends bien.

Le ministre est revenu sur le sujet du covoiturage, tout à l'heure. Et vous en parlez dans votre mémoire comme d'une façon de tenter de pallier le problème du transport en commun. Vous parlez du covoiturage, et plusieurs en parlent depuis deux semaines, comme étant une façon économique d'enlever un peu de pression sur le transport en commun. Est-ce que votre groupe a une expérience quelconque dans ce domaine? Est-ce que vous avez fait des recherches sur ce sujet? Est-ce que vous avez une contribution à apporter au débat?

M. Therrien: Effectivement. L'Association québécoise du transport et des routes s'est fait le parrain, sinon le père, de l'Association covoiturage Québec, de concert avec le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, le ministère canadien de l'Industrie et du Commerce, et le ministère de l'Énergie, l'AQTR a servi de catalyseur ou de parrain à la fondation de l'Association de covoiturage-Québec, qui a présenté un mémoire, je crois, la semaine dernière. Certains de nos membres siègent au conseil d'administration. Pour nous, c'est une façon économique de répondre à certains déplacements ou de les exploiter et qui sont presque inimaginables dans le système conventionnel de transport en commun, d'autobus, par exemple, sur des lignes fixes, à des horaires fixes, surtout dans des endroits de densité faible ou pour des

destinations qui ne coïncident pas avec la majorité des déplacements. Il y a des générateurs de déplacement comme des industries, qui sont isolés, qu'il serait très difficile de desservir par des moyens conventionnels de lignes d'autobus à horaire fixe. Les véhicules qui existent soit sur une base individuelle ou sur une base corporative pourraient très bien répondre à ces besoins à même les réseaux de rues et les ponts qui existent.

M. Bourbeau: D'après vous, puisque vous représentez un grand nombre de gens ou d'organismes mais qui sont impliqués directement dans le transport, là où il y a covoiturage, cela peut-il marcher, cela peut-il avoir un succès suffisant pour que cela vaille la peine qu'on s'y arrête?

M. Therrien: Oui, nous en sommes convaincus. Cela existe dans quelques municipalités, aux États-Unis et même au Canada. Cela a d'abord commencé avec les industries, industries et employés. Pour nous, cela a d'autant plus de chances d'exister que cela sera planifié et promu de façon valable et aussi permis.

M. Bourbeau: Permis, planifié et promu.

M. Therrien: C'est cela.

M. Reeves: C'est une expérience qui se vit quotidiennement dans la plupart des grandes villes du monde. Il y a le taxiphone, il y a le busphone; à Chicago ou à Los Angeles, le covoiturage est pas mal développé et il est centralisé dans un organisme régional où, disons, les gens n'ont qu'un téléphone, un seul endroit à appeler pour connaître s'il y a des moyens de se joindre à un groupe donné.

M. Bourbeau: À votre connaissance, est-ce qu'il y a encore des "jitneys" qui fonctionnent dans quelques grandes villes ou si c'est plutôt disparu. Je sais qu'il y en avait à Atlantic City il y a quelques années, je ne sais pas s'il y en a encore? Etes-vous au courant?

M. Reeves: Je m'excuse, des quoi?

M. Bourbeau: Ce qu'on appelle des "jitneys".

M. Reeves: Je pense que c'est plutôt pour la villégiature, ce sont des voitures ouvertes.

Une voix: Ce sont des taxis plus grands que les nôtres.

M. Bourbeau: Ce sont de petits autobus qui appartiennent à un individu qui a la

concession du transport sur un circuit donné. Un particulier qui possède un véhicule a le droit de faire du transport sur un parcours donné, à ses frais, évidemment, il conserve les revenus aussi du travail qu'il fait. Vous n'êtes pas au courant de cela?

M. Reeves: C'est une formule, j'imagine, comme le taxi collectif, si on veut, ou les autobus scolaires. Il y a certains endroits où on se sert de l'autobus scolaire comme instrument de déplacement collectif local.

M. Bourbeau: Je voudrais revenir sur un point de votre mémoire, qui est un peu intrigant. C'est la question de la double tutelle à laquelle vous faites allusion. Vous parlez des problèmes de la tutelle intellectuelle qui met en jeu la qualité scientifique des études et également de la tutelle politique qui met en jeu les modalités d'accès à ces études. Est-ce que vous pourriez préciser un peu ce que vous entendez par ces tutelles, ce que vous visez en parlant de ces tutelles?

M. Reeves: Ce qu'on entend d'abord par tutelle intellectuelle, et c'est un problème qui existe pour nous, les professionnels du milieu dans tous les organismes, qu'ils soient gouvernementaux ou privés, chez les consultants autant que chez les industriels et que chez les fournisseurs, c'est que les commandes d'études, les demandes sont souvent accompagnées de directives ou même souvent de conclusions présumées où se présentent des délais ou des budgets qui ne sont pas à la même échelle que le problème. Les techniciens doivent composer avec cela. Des occasions comme aujourd'hui, cela nous permet de le dire sans faire référence à absolument rien, mais de le dire. Cela fait partie du jeu, mais on se sert souvent de conclusions techniques pour prouver autre chose et l'ORT sera l'occasion d'autres domaines semblables. Alors, nous voudrions trouver une façon d'éviter cette tutelle intellectuelle concernant les chercheurs.
(11 heures)

M. Bourbeau: Autrement dit, ce serait des cas où on vous demanderait d'avance de conclure à quelque chose et de trouver les arguments scientifiques pour étayer les thèses qu'on veut prouver. C'est à peu près ça au fond.

M. Therrien: Oui, ça peut aller jusque-là, mais, comme je vous le dis, la définition de la commande initiale n'est jamais précise, exacte. Le problème se conçoit au cours de l'étude, mais il y a toujours des préjugés qui sont... Dès la naissance du besoin, du problème, il y a toujours une solution qui apparaît, souvent spontanément, de façon souvent objective, mais il ne faudrait pas

partir trop souvent en essayant de prouver cette solution par des études. Il faut essayer de laisser les études objectives en soi et partir avec les conclusions; demander peut-être plusieurs solutions aux études, mais laisser la liberté au chercheur d'agir.

M. Bourbeau: Alors, M. le Président, c'est tout en ce qui me concerne. Je pense que j'ai un collègue qui veut poser des questions. Je ne sais pas s'il y en a du côté gouvernemental.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Vimont.

M. Rodrigue: M. le Président, je voudrais à mon tour saluer les représentants de l'AQTR qui jouent un rôle important dans le domaine du développement des modes de transport au Québec. Je voudrais en particulier toucher à un chapitre de votre mémoire qui, à bon droit, s'est penché sur les problèmes de la recherche et de la technologie dans le domaine des transports.

Vous semblez proposer que l'ORT soit l'organisme chargé de s'occuper de planifier les questions de recherche et de développement - vous dites plutôt que c'est au niveau régional, vous ne dites pas que c'est l'ORT - et, en particulier, que ce soit la commission consultative à l'intérieur de laquelle il y ait une sorte d'ombudsman qui s'occupe de ces questions. Je m'interroge sérieusement, à savoir si la commission consultative est vraiment, du moins dans le cadre des pouvoirs qui lui sont consacrés par le projet de réforme, l'organisme qui pourrait coordonner des activités de recherche avec une certaine chance de succès. Étant donné que cette commission a surtout pour fonction, du moins telle qu'on l'a conçue dans le projet de réforme... Évidemment, on n'est pas allé au bout de cette question. D'ailleurs, il y a des gens qui nous ont souligné que le chapitre sur la commission consultative n'était pas très élaboré; il y a sûrement place à discussion là-dessus.

Compte tenu du mandat de cet organisme, qui est surtout de connaître les problèmes auxquels ont à faire face les usagers et ceux qui oeuvrent à l'intérieur du système de transport et de les acheminer auprès des pouvoirs décisionnels pour que ceux-ci puissent prendre les décisions appropriées, je me demande vraiment si c'est l'endroit pour centrer la coordination de tout ce qui se fait au point de vue de la recherche et de la technologie. Est-ce qu'il n'y aurait pas des organismes plus appropriés pour jouer ce rôle? Première question.

Deuxième question. Vous êtes dans le secteur, vous côtoyez tous ceux qui de près ou de loin s'intéressent à cette question, au problème du transport. Est-ce qu'actuellement au Québec il se fait beaucoup de

recherche dans le domaine des transports collectifs?

Le Président (M. Boucher): M. le député...

M. Rodrigue: Finalement, une sous-question. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui coordonne, qui fait la somme de ces recherches actuellement?

M. Therrien: Alors, à la première question, M. le député, il y a les besoins en recherche de l'ORT et les fonctions d'agent des études; je pense qu'il faut distinguer ces deux choses. Nous recommandons au point 2: recherche et technologie, que dans les budgets annuels, les budgets de fonctionnement de l'ORT, il y ait des sommes prévues pour la recherche et le développement des techniques sans que le besoin vienne du système lui-même. Ce ne seraient pas des études commandées par le fonctionnement, mais des études tendant à améliorer une situation, un besoin pur d'améliorer les choses sans qu'un problème existe déjà. Alors, cela ne se ferait pas par l'agent des études, ce serait dans le processus de planification, dans les structures propres de l'ORT, peut-être pas d'exécuter la recherche, mais de la faire exécuter aux endroits appropriés, de la décider; et ce n'est pas la commission consultative permanente qui ferait cela, c'est l'ORT, dans sa structure de base. Il y a besoin de recherche pour suppléer à la non-compétitivité qui existe. Dans l'industrie ou quand on fonctionne en concurrence, le marché voit à ce qu'on développe notre produit, qu'on l'améliore sans que ce soit le client qui le demande. Dans des services comme ceux-là, les pressions de l'extérieur n'existent pas. Nous demandons que ce soit défini au départ, que cela se fasse, qu'il y ait une préoccupation continue d'améliorer le produit; cette recherche serait décidée par l'ORT, pas par la commission consultative. Tandis que le rôle de l'agent des études qu'on met, c'est afin que si des études doivent se faire sur les activités du système, soit par rapport aux exploitants locaux, soit par rapport aux exploitants régionaux, il y aura des besoins qui viendront du système, non pas pour fin de notre recherche, mais pour fin de recherche de la solution. La façon d'exécuter ces études, comment les faire exécuter, suivant quelle méthodologie, ce serait le rôle de l'agent des études de voir à ce qu'elles se fassent suivant les règles de l'art. Cela n'est pas la recherche. Je ne sais pas si vous saisissez un peu la distinction que j'y fais.

M. Rodrigue: La deuxième question, c'est: Actuellement, est-ce qu'il y a beaucoup de travaux de recherche qui se

font au Québec dans ces domaines et est-ce que ces travaux sont coordonnés ou si cela se fait un peu à droite et à gauche?

M. Therrien: Si vous voulez, on peut prendre les deux: la deuxième et la troisième questions ensemble. L'AQTR a servi aussi, de concert avec le ministère des Transports, à faire exécuter une étude d'inventaire sur la recherche au Québec, en même temps qu'il s'en faisait une sur la conjoncture, sur la façon d'améliorer les services de recherche en transport. Alors, les produits de ces deux études sont sur le point d'être juxtaposés et les décisions viendront sous d'autres instances. L'AQTR a participé à l'exécution de l'inventaire de la recherche.

M. Rodrigue: Si je comprends bien, pour ce qui est de l'ORT, vous le voyez plus comme un organisme commanditaire de recherche qu'autre chose.

M. Reeves: Comme l'industrie, comme une entreprise qui vit dans la compétition, a habituellement des budgets de R&D, comme on dit en anglais, recherche et développement... Étant donné que cette industrie, le transport en commun, est une industrie, comme on dit, monopolistique, si l'on veut, la compétition n'y étant pas, on voudrait s'assurer que cette recherche soit maintenue, qu'elle soit toujours présente. Mais pas nécessairement toujours par l'ORT. On a le Centre de recherche du transport à l'Université de Montréal, à Polytechnique. À l'Université McGill, il se fait aussi du travail sur le transport. De plus on va chercher des renseignements sur la recherche qui se fait partout dans le monde, qu'on a chez nous à l'AQTR. Je pense que l'AQTR sert un peu de point de ralliement de tous ces groupes, ici au Québec.

M. Therrien: Si vous permettez que je renchérisse sur cela, M. le député. Justement, tantôt, j'ai peut-être manqué cette précision que le besoin ou l'initiation de la recherche devrait être le lot de l'ORT, mais que l'exécution devrait, je pense, obligatoirement être faite ailleurs, dans les milieux appropriés, soit dans les milieux universitaires, dans les laboratoires, dans l'industrie des véhicules ou des produits et des matériaux. Cela ne devrait pas se faire à l'ORT. Le besoin devrait venir de là et les résultats appliqués à l'ORT.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Saint-Laurent.

M. Leduc (Saint-Laurent): Alors, je voudrais d'abord saluer M. Reeves, directeur général de l'AQTR qui a l'avantage d'habiter le comté de Saint-Laurent.

M. Reeves: Un beau comté!

M. Leduc (Saint-Laurent): L'un des plus beaux, sûrement.

Alors, vu que la tarification subit l'influence des spécialistes en transport - et sûrement que vous avez une opinion là-dessus - et qu'elle a de l'influence sur l'utilisation et sur la non-utilisation du transport en commun, est-ce que vous pensez que le modèle qu'on propose, la formule de zones tarifaires est une formule qui peut être bonne pour encourager le transport en commun, ou bien si l'on ne devrait pas plutôt favoriser le tarif unique par territoire; un seul tarif pour le territoire de la CUM comme certains ont proposé hier. Un seul tarif pour Laval; peut-être un seul tarif pour la rive sud.

M. Therrien: On est d'accord sur le principe d'établir les tarifs en fonction de la distance parcourue. Je pense que cela est une prémisse de base qui ne peut pas être contestée, tout comme dans les modes de transport privés, cela nous coûte d'autant plus cher qu'on couvre de longues distances. On a aussi souvent entendu que les lieux de résidence sont la plupart du temps un choix; donc, une décision qui a été prise normalement avec rationalité. Si on a trouvé des avantages à être éloigné de son endroit de travail, je crois qu'il faut être prêt aussi à en payer le prix. Alors, le principe de payer pour la distance parcourue en fonction du service reçu, je crois que cela est une loi de base dans tous les systèmes. On doit essayer d'atteindre cet objectif. Où sont les limites de ces zones? C'est un domaine où l'AQTR ne voit pas son implication parce que cela reste un compromis entre... L'idéal, c'est que ce soit variable de façon linéaire continue, mais cela est absolument impossible. Donc, c'est par secteur. Les limites des secteurs, c'est en dehors de notre mandat d'en discuter.

M. Leduc (Saint-Laurent): Qu'est-ce que vous pensez de la proposition de la CSN qui disait que progressivement il faudrait peut-être faire disparaître le tarif, les charges pour le transport étant donné que c'est un service essentiel, peut-être qu'on devrait le donner à tous les citoyens? Ces gens disent: Progressivement, il faudrait faire disparaître le tarif. Est-ce que vous pensez que c'est réaliste?

M. Therrien: À mon point de vue, non, je parle en mon nom personnel, mais j'ai l'impression que c'est une évidence. On est d'accord pour dire que c'est un service qui ne sera jamais rentable, c'est-à-dire qu'il ne faudra jamais s'attendre à faire un revenu du transport, mais la préoccupation d'un administrateur, c'est d'essayer de faire payer

autant que faire se peut celui qui reçoit le service.

Le transport en commun, c'est d'abord à l'avantage de l'usager, mais on a aussi prouvé que le transport en commun sert des fins de non-usagers sur une base commerciale ou autre. Donc, que l'usager paie en fonction du service qu'il en retire; pour nous, c'est essentiel.

M. Leduc (Saint-Laurent): Dernière question. Vous dites: Nous appuyons le projet du gouvernement dans ses grandes lignes. Est-ce qu'il y a certains points sur lesquels vous n'êtes pas d'accord, en particulier?

M. Therrien: On a soulevé cinq points qui ne sont pas nécessairement des objections, ce sont des ajouts que l'on recommande au projet, dans ses grandes lignes. On n'avait pas le mandat de dire qu'on était d'accord sur tout, parce que l'essentiel du projet, comme le titre le dit, c'est un projet d'organisation et de financement. Les techniciens du transport ont depuis toujours reconnu ce fait que l'amélioration des services se bute toujours à des problèmes de structures et de financement. On est d'accord avec la proposition, le geste du gouvernement, d'agir dans ce sens, mais on ne pouvait pas dire qu'on est d'accord avec tout, parce qu'en fait on n'est pas en mesure de le faire dans notre mandat, dans nos objectifs d'association.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, simplement pour remercier les gens de l'AQTR d'être venus nous présenter un mémoire très intéressant. Je profite de l'occasion pour rappeler l'excellente collaboration dont le ministère des Transports du Québec a toujours pu bénéficier de la part de l'AQTR et assurer le vice-président et directeur général que le ministère des Transports est très intéressé à poursuivre et même à améliorer encore, si possible, cette collaboration en matière de transport, puisqu'elle peut apporter un éclairage tout comme l'AQTE, l'Association québécoise des techniques de l'eau, en matière d'environnement, en apporte au ministère de l'Environnement. Cela peut être très utile et j'espère qu'on pourra continuer à compter sur votre éclairage. Je vous remercie.

M. Therrien: Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Boucher): Alors, au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. Reeves et M. Therrien pour la présentation de leur mémoire au nom de l'Association québécoise du transport et des

routes Inc.
(11 h 15)

Le Président (M. Boucher): ... pour la présentation de leur mémoire au nom de l'Association québécoise du transport et des routes Inc.

Conférence des maires de la banlieue de Montréal

J'appelle maintenant la Conférence des maires de la banlieue de Montréal, représentée par M. Antonio Di Ciocco, maire de Saint-Léonard, M. Maurille Séguin, président, et M. Yves Ryan de Montréal-Nord.

M. le maire.

M. Séguin (Maurille): M. le Président, M. le ministre, MM. les députés membres de la commission, la conférence des maires apprécie cette occasion de vous présenter son mémoire. Cette prise de position de la conférence des maires se veut une adoption presque intégrale du mémoire de l'Union des municipalités, intitulé: "Commentaires de l'Union des municipalités du Québec sur le livre blanc du gouvernement du Québec: Le transport en commun, un choix régional."

Elle s'appuie aussi sur un document technique présenté par la Communauté urbaine de Montréal intitulé: "Proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal." Ces deux documents sont en annexe au mémoire de la conférence. Je vous ferai grâce de leur lecture, puisque celle-ci a déjà été faite par ceux qui vous les ont présentés, je crois, la semaine dernière.

Nos réflexions et commentaires expriment les interventions des différents partenaires au sein de notre organisme et reflètent le résultat des travaux d'un comité de la conférence mandaté d'étudier les implications de la proposition gouvernementale relative au partage des responsabilités et au partage des coûts, y compris une nouvelle structure tarifaire.

Le comité de la conférence était composé des maires Jean Corbeil, d'Anjou, Sam Elkas, de Kirkland, membres du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, et aussi de M. Antonio Di Ciocco, maire de Saint-Léonard, qui m'accompagne aujourd'hui. M. Ryan, maire de Montréal-Nord, est aussi membre du comité exécutif de la conférence.

L'organisme régional de transport. La proposition de cadre institutionnel du gouvernement reproduite ci-après - vous avez vu le tableau lors du dépôt du mémoire - devrait s'accompagner d'une condition relative à la représentation de la CUM au sein de cet organisme, à savoir une représentation paritaire entre les deux parties intervenantes, soit un nombre égal de

sept représentants de la ville de Montréal et sept représentants des municipalités de la banlieue.

Le transport en commun, mode de déplacement privilégié. L'Union des municipalités du Québec termine ses commentaires sur l'organisme régional de transport en soulignant: "Le transport collectif ne doit pas être perçu comme le miracle du transport urbain."

Nous sommes, pour notre part, surpris de constater que le gouvernement qui perçoit le transport en commun comme mode de déplacement privilégié semble être convaincu qu'une conjoncture économique difficile, des hausses vertigineuses du prix de l'essence et la pollution sous diverses formes inciteront la population à privilégier le transport en commun. Cette probabilité est bien aléatoire. Une méconnaissance de la perception du citoyen de la CUM quant à sa propre perception de la qualité de vie risquerait de fausser les prévisions quant aux perspectives d'utilisation du transport en commun.

La situation actuelle. La banlieue, à notre avis, est un important bassin d'emplois. Basant une projection linéaire des emplois générés par les municipalités de banlieue de 1971 jusqu'en 1981 sur l'essor économique et l'évolution de population, une projection récente de la Conférence des maires, des chiffres de population jusqu'en 1996 basée sur l'analyse des quinze dernières années démontrait qu'à cette date la population de la banlieue dépasserait celle de Montréal dans une proportion d'environ 6%. La banlieue génératrice d'emplois doit être considérée plus largement par le gouvernement lorsqu'il fait état que "78% des emplois sont localisés sur l'île principalement au centre-ville."

Coordination entre les diverses entreprises en ce qui concerne la desserte. Nous souscrivons à la pensée du ministère relative à la coordination entre les diverses entreprises. D'autre part, l'absence de l'une des plus grandes commissions de transport au Canada, la CTCUM, des débats sur ce dossier et la présence du COTREM, organisme qui n'a jamais exploité, à notre connaissance, de réseaux de transport, dans ce même débat n'est pas, a priori, le gage d'une perspective meilleure en matière de coordination. Quant à la concurrence, la CTCUM, la CTRSM et la CTL desservant des territoires distincts de la région montréalaise, une explication de l'absence de biens fonctionnels pour leurs usagers ne saurait s'y baser, non plus que les dédoublements ou la non-articulation des services entre eux.

Les municipalités en tant qu'intervenantes. Le rôle des municipalités en tant qu'intervenantes dans l'organisation des transports collectifs étant si restreint par rapport à celui des entreprises publiques et

privées de transport, des ministères, du BTM et du COTREM que le gouvernement peut à peine les inclure dans la multitude des intervenants dont la présence complique l'organisation du transport en commun quand il veut départager leurs diverses responsabilités, le contrôle des élus locaux sur la qualité, la nature et l'abondance des services est à toutes fins limité en période de conflit comme en temps régulier. Le transport en commun sert d'exemple en matière de services où le payeur n'est pas décideur.

La participation directe des usagers et des citoyens à l'orientation des services du transport collectif. Bien que les municipalités soient les premières à prôner la participation de la population à l'orientation des services auxquels elle a droit, cette participation n'aura d'effets positifs qu'en autant que cette intervention ne vienne pas alourdir davantage les modes décisionnels préconisés. Dans tous les services qui la concernent, la population est représentée, au niveau décisionnel, par ses élus. La consultation du citoyen est saine tant et aussi longtemps qu'elle ne sert pas de paravent à la médiocrité d'une administration.

La réalité des déplacements de l'extérieur vers l'intérieur de la CUM et la contribution financière de Laval. Le service qui bénéficie beaucoup aux citoyens de la région de Montréal prouve particulièrement son injustice en matière de tarification lorsqu'on considère la réalité des déplacements de l'extérieur vers l'intérieur de la CUM et, vice versa, des usagers des villes desservies par le réseau de la CTL, lesquels ne participent pas au financement du transport en commun; lorsqu'on tient compte également qu'en termes de potentiel fiscal Laval bénéficie d'un écart de 0,16 \$ des 100 \$ par rapport aux municipalités de la CUM et qu'elle n'est pas assujettie à la taxe foncière comme le sont les municipalités de la CUM. Cette injustice s'accroît si on considère cet écart en termes d'années de contribution au transport en commun. Il y a plus de douze ans que les gens du territoire de la CUM défraient les coûts de transport et que les gens de banlieue hors CUM en bénéficient tout aussi bien, sinon davantage que ceux du territoire de la CUM.

Les automobilistes et les entreprises, bénéficiaires non-usagers. Pour justifier la taxation des automobilistes et des entreprises considérés par le gouvernement dans son document comme bénéficiaires non-usagers, de meilleures objections que celles du congestionnement aux heures de pointe et de l'impact d'un arrêt des services de transport en commun devront venir appuyer cette proposition gouvernementale à notre avis. Quant à la structure interzonale, dans sa forme actuelle, nous croyons qu'elle pénalise les résidents de banlieue, qui ne sont pas

considérés comme des citoyens à part entière. Comme principaux utilisateurs du train, cette pénalisation est d'autant plus injuste qu'il en coûte beaucoup plus cher pour exploiter les réseaux d'autobus et de métro tels qu'ils existent aujourd'hui que le train tel qu'il existe aujourd'hui.

Le territoire de la CUM devrait former une seule et unique zone tarifaire. Cette solution aurait en outre pour résultat de favoriser le développement économique de toutes les parties du territoire, à notre avis.

M. le Président, avant de conclure, j'aimerais adresser un commentaire un peu plus personnel au ministre des Transports, M. Clair. Je pense, M. Clair, personnellement, que j'ai toujours aimé mieux regretter avoir fait quelque chose que regretter n'avoir rien fait. M. le ministre, vous avez fait quelque chose. Vous avez essayé de régler d'abord et avant tout, si j'ose m'exprimer ainsi, le problème du gouvernement du Québec quant à ses exigences financières et vous méritez des félicitations pour avoir tenté de le faire. Cependant, le problème des municipalités de la banlieue de Montréal n'est pas réglé par votre proposition, dans sa forme actuelle du moins. En conclusion, les enjeux d'une telle proposition pouvant être lourds de conséquences en matière de partage des coûts comme de partage des responsabilités;

Les usagers du transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal résidant en banlieue étant pénalisés par rapport à ceux de Montréal et à ceux qui résident hors CUM, des taux différents étant proposés pour un déplacement d'un point à un autre à l'intérieur de la CUM, selon le lieu de résidence, il en coûterait moins cher à un citoyen montréalais qu'à un citoyen de banlieue pour un même déplacement;

L'UMQ ayant recommandé un moratoire relativement aux responsabilités et compétences attribuées aux MRC;

Les mécanismes d'implantation du système interzonal étant inconnus à ce jour;

La proposition gouvernementale ne respectant pas les principes de la fiscalité municipale;

En conséquence, M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, afin de permettre aux parties impliquées de faire effectuer toutes les études requises avant de poursuivre ce dossier, la Conférence des maires de la banlieue de Montréal demande très respectueusement au gouvernement un moratoire d'au moins deux ans.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Séguin.

M. le ministre.

M. Clair: Permettez-moi d'abord de remercier M. Séguin et les maires qui l'accompagnent de leur présence en

commission parlementaire et d'avoir accepté de produire un mémoire à la commission afin de donner leur point de vue. La ville de Montréal avait donné son point de vue. Le président de la Communauté urbaine de Montréal, M. Des Marais, avait donné, à titre de président seulement, le point de vue qui était le sien, et je pense que c'est important qu'on ait aussi celui de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal.

En ce qui concerne le mémoire, il est court mais il est dense. J'aurais plusieurs questions. Je vais tenter de me limiter aux plus fondamentales. La première touche le transport en commun, mode de déplacement privilégié. Je cite le texte à la page 5 du mémoire au début. Je pense que tout le paragraphe est important. "L'UMQ termine ses commentaires sur l'organisme régional en soulignant: Le transport collectif ne doit pas être perçu comme le miracle du transport urbain - ce avec quoi je suis en total accord. Je ne crois plus aux miracles depuis longtemps. - Nous sommes pour notre part surpris de constater que le gouvernement, qui perçoit le transport en commun comme mode de déplacement privilégié, semble être convaincu qu'une conjoncture économique difficile, des hausses vertigineuses d'essence et la pollution sous diverses formes inciteront la population à privilégier le transport en commun. Cette probabilité est bien aléatoire et une méconnaissance de la perception du citoyen de la CUM quant à sa propre perception de la qualité de vie risquerait de fausser les prévisions quant aux perspectives d'utilisation du transport en commun."
(11 h 30)

Je trouve ce paragraphe fondamental parce que, comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer hier, les demandes en investissements pour le transport privé, c'est-à-dire de construction d'autoroutes ou d'augmentation de la capacité des autoroutes existantes, totalisent pour les dix prochaines années, dans la région de Montréal, sûrement 1 000 000 000 \$. Le dépôt d'un plan de transport en 1979 par mon prédécesseur a été accueilli comme il l'a été par la communauté urbaine à l'époque. Maintenant, selon mes informations, dans le dépôt du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, ce plan de transport a été, je pense, dans son ensemble, retenu comme proposition de départ quant au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal. Il y a donc, à mon humble avis, vu la capacité de payer des citoyens, justement un choix.

Comment voulez-vous que les citoyens et citoyennes se déplacent prioritairement dans la région métropolitaine, des gens qui viennent de l'extérieur de la CUM, dans un premier temps et, d'autre part, pour les

déplacements à l'intérieur de la Communauté urbaine de Montréal? Je pense qu'on ne peut pas refuser de faire un choix; sans cela on va continuer avec la même attitude que celle qu'on a eue au cours des 20 dernières années, c'est-à-dire à investir massivement, au-delà de nos capacités dans les deux, dans le développement d'infrastructures autoroutières, l'augmentation de la capacité des routes et autoroutes, et dans le transport en commun. Ce qui va donner ce qu'on a dans le coeur de la ville de Montréal aujourd'hui, des milliers de logements qui ont été détruits, l'incapacité de poursuivre ces investissements. Et cela ne relève pas juste d'aujourd'hui, cela a été commencé, je pense, en 1970, l'autoroute est-ouest. On se retrouve donc, en plein coeur, avec une échancrure dans le tissu urbain, on se retrouve avec des difficultés à poursuivre des investissements autoroutiers et aussi une difficulté à poursuivre des investissements en matière de transport en commun. Je pense qu'on serait irresponsable de part et d'autre si on ne faisait pas un choix.

Après cela, on examinera comment on se répartit la facture, comment on essaie d'avoir une tarification qui permette aux exploitants d'avoir un aussi haut niveau d'autofinancement que possible. La première question à laquelle la Communauté urbaine de Montréal et le gouvernement du Québec ne peuvent ne pas répondre, c'est: Est-ce qu'on continue à y aller dans les deux, sans faire de choix ou si sans essayer d'écraser les automobilistes ni de les rejeter, on essaie de dire: Il faut privilégier quelque chose, on doit aller vers le transport en commun?

Je vous avouerai que ce paragraphe m'inquiète énormément. Comment voulez-vous que les gens qui résident à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal viennent en priorité à la communauté ou sur le territoire de la communauté?

Deuxièmement, à l'intérieur de la communauté urbaine, est-ce que la conférence des maires de la banlieue fait un choix ou refuse de le faire, en étant consciente que ce choix est toujours relatif, ce n'est pas absolu? On doit se donner des priorités. Ce qui m'inquiète beaucoup aussi, c'est par rapport aux infrastructures routières, par exemple. On n'a pas révisé, au ministère des Transports, je le reconnais, l'impact de cela, mais, au cours des cinq dernières années, vous avez perdu 130 000 habitants qui sont allés s'établir à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal, sans qu'il y ait donc un accroissement vraiment important de la population dans la grande région métropolitaine. Je discutais, lundi dernier, à Laval, avec les commentateurs du matin, qui suivent, dans des hélicoptères ou dans des avions, la circulation tous les matins. Je ne leur ai pas tordu le bras, c'est eux qui ont dit: La pression sur les ponts,

particulièrement sur la rive sud, continue de s'accroître justement parce que, même s'il n'y a pas d'accroissement réel important de la population, il y a plus de gens qui sont à l'extérieur du territoire de la communauté et qui continuent à faire le choix de l'automobile parce que les gouvernements, l'organisation du transport en commun en dehors de l'île est plus déficiente. Ils ont ajouté: Immanquablement, la pression va continuer de s'accroître sur les ponts, poussant ainsi le gouvernement, tôt ou tard - peut-être qu'on peut retarder l'échéance à dix ans - à devoir encore augmenter la capacité de ces infrastructures. Alors, ma question, je vous la pose, est fondamentale: Est-ce que la conférence des maires de banlieue a fait un choix, a l'intention d'en faire un? Est-ce que le schéma d'aménagement déposé, qui prévoit retenir en gros le plan de transport intégré de 1979, est une volonté d'aboutir ou s'il est déposé à titre éventuel? J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Séguin: M. le Président, le ministre, fidèle à lui-même, a tout de suite identifié un des points les plus importants peut-être de notre mémoire. C'est un problème de fond. Si je tente à ma façon, M. le ministre, de rendre votre question un peu plus spécifique, vous me demandez peut-être: Est-ce que la conférence des maires préconise une infrastructure routière, telle que Cavendish par exemple, plutôt que les trains de banlieue dans l'ouest de l'île? Est-ce que je suis dans la bonne direction? Est-ce que c'est là que vous voulez me diriger?

M. Clair: Oui. Par exemple, en ce qui concerne la 20, dans l'ouest - elle doit être refaite - on me demandait d'augmenter sa capacité à six voies. Cela coûte trois quarts de millions de plus, si ma mémoire est bonne - je vous donne ça en ordre de grandeur - et je dis que le gouvernement ne peut pas investir dans tout en même temps. On consacre des efforts à l'augmentation de la capacité du train de banlieue, je ne peux pas en même temps demander qu'on augmente la capacité des infrastructures autoroutières. Je pense qu'il y a un choix à faire. L'exemple que vous donnez est tout à fait pertinent.

M. Séguin: Alors, ce que la conférence des maires tente de vous souligner ici, par le paragraphe que vous avez cru bon de relire, c'est qu'on s'inquiète quant à cette croyance du gouvernement qui pense inciter la population à privilégier le transport en commun. Étant très près de nos citoyens, surtout ceux qui sont à l'extrémité de l'île de Montréal, qui est très bien étendue et n'est pas un cercle parfait comme on le voit sur la carte en arrière de vous, si on considère les gens aux extrémités allongées

de l'île de Montréal, on se dit que les gens qui sont allés s'installer là, en particulier je peux parler de l'ouest de l'île puisque j'y habite, avant même que la CTCUM s'y rende, les gens qui ont fait ce choix initialement étaient organisés et prêts à utiliser le service routier. Est-ce que, si on n'étend pas le réseau routier et qu'on favorise le transport en commun, on forcera ces gens à utiliser le transport en commun? Je me dis qu'il y a des gens qui n'utiliseront jamais le transport en commun. Certes, il y en aura qui seront convaincus de laisser leur voiture à la maison, ou une des deux ou trois voitures, comme c'est beaucoup le cas dans certaines municipalités, et de prendre le transport en commun, mais il y en a qui ont absolument besoin de leur voiture, une fois rendus au centre-ville, pour se déplacer dans la journée. Par exemple, si on considère simplement une de ces routes qui vient de l'ouest de l'île et va vers le centre-ville de Montréal, on n'a qu'à examiner ceux qui ont une immatriculation Z, par exemple, qui sont des gens qui ont besoin de leur automobile pour gagner leur vie. Il ont besoin de se déplacer avec cette automobile, ce sont des automobiles de compagnies, des automobiles fournies, des automobiles avec lesquelles ils voyagent. Ces gens-là ne se serviront jamais du transport en commun. Est-ce que des études ont été faites par vos techniciens pour tenter d'évaluer combien de ces gens ne sont réellement pas et ne seront jamais des candidats usagers, qui ne deviendront jamais des usagers? Je n'ai pas vu ça dans le document que vous avez présenté, je n'ai pas vu d'étude à cet effet.

M. Clair: Je n'ai pas de difficulté à admettre que le service de transport en commun ne desservira jamais en totalité, ne pourra jamais répondre à la totalité des déplacements, des besoins de la population. Je pense que c'est évident. Ma question, c'est plus en termes de choix, de priorité. Je pourrais être encore plus spécifique. Par exemple, des intervenants sont venus nous dire: Moratoire sur le prolongement du métro, du métro de surface, des moyens lourds de transport. Comme ministre des Transports, je veux savoir ce que vous en pensez. Si la perspective de la Communauté urbaine de Montréal est d'avoir un moratoire sur le prolongement du métro, du métro de surface et des moyens lourds de transport, ça vient de changer toute ma perspective budgétaire, financière, à moyen et à long terme; c'est important que je le sache. J'avais cru comprendre que la communauté urbaine et la conférence des maires de banlieue faisaient implicitement le choix du transport en commun en continuant à privilégier des investissements au rythme de la capacité de payer de tout le monde en matière de transport en commun et des

moyens lourds. Si vous me dites, aujourd'hui: On remet cette option en cause, vous avez tout à fait raison dans votre conclusion; faisons un moratoire de deux ans sur l'ensemble et révisons nos priorités.

M. Séguin: M. le Président, j'aimerais rappeler au ministre des Transports que je n'aimerais pas non plus qu'il me prête des intentions que je n'ai pas soulignées. On n'a pas demandé de moratoire sur le prolongement du métro ou sur les trains de surface; ce qu'on demande, c'est un moratoire de deux ans sur la proposition gouvernementale quant à l'organisation d'un organisme régional de transport. On ne demande pas un moratoire sur l'expansion du métro telle qu'elle est préconisée en ce moment.

Le transport en commun, on croit qu'il est nécessaire et on croit qu'on doit le pousser de l'avant. Notre position n'a pas changé de ce côté. Ce qu'on souligne dans le paragraphe en question, c'est que si vos techniciens ont prévu une certaine augmentation de revenu, à cause d'un nouvel achalandage, ce nouveau revenu ne sera peut-être pas présent parce que je crains que vous ne réussissiez pas à changer les habitudes de transport d'une grosse majorité des banlieusards.

M. Clair: Quant aux prévisions d'achalandage que nous avons déposées - on voit, par exemple, actuellement avec l'intégration des deux trains, les augmentations que cela a pu entraîner - je pense que sur cela, que ce soit avec la CTCUM, la CTL ou la CTRSM, il n'y a pas beaucoup de différence, si l'on veut, quant à la limite qu'on reconnaît nous aussi de la croissance des achalandages. Ce n'est pas que je veux vous embêter, mais je trouve que c'est fondamental, M. Séguin; je veux dire que je serais porté à vous la retourner. Si la Communauté urbaine de Montréal désire poursuivre ses investissements dans le métro et le métro de surface, cela doit être parce qu'elle aussi a regardé la croissance des achalandages; on sait que, que ce soit pour le métro, le métro de surface, pour le train, il n'y a rien de tout cela qui est rentable. On le sait, c'est déficitaire et il s'agit de se partager le plaisir de payer la facture. Alors, là-dessus, je suis porté, comme je vous disais, à vous retourner à nouveau la question. J'avais cru comprendre que le choix d'une priorité dans les immobilisations devait aller au transport en commun, compte tenu du choix qui avait été fait et que semble poursuivre la communauté urbaine en matière de moyens lourds de transport. La question que je pose ce matin, en rapport avec le paragraphe, c'est: Est-ce que cette volonté est remise en cause ou non? Je suis tout à fait prêt à recevoir les deux réponses, mais

je veux juste...

M. Séguin: La réponse la plus simple, M. le Président, que j'aimerais faire au ministre, c'est non; ce n'est pas remis en cause.

M. Clair: Ce n'est pas remis en cause.

M. Séguin: Non.

M. Clair: Bon, parfait.

En ce qui concerne la coordination entre les diverses entreprises pour la desserte, vous dites: "Nous souscrivons à la pensée du ministère relative à la coordination entre les diverses entreprises; cette dernière n'est néanmoins qu'inadéquate et non pas absente. D'autre part, l'absence de l'une des plus grandes commissions de transport du Canada, la CTCUM, des débats sur ce dossier - je comprends leur venue en commission parlementaire, c'est-à-dire l'absence de la CTCUM en commission parlementaire - et la présence du COTREM, organisme qui n'a jamais exploité de réseau de transport, dans ce même débat, n'est pas a priori le gage d'une perspective meilleure en matière de coordination." Bien des gens sont venus nous parler, au cours de ces quatre jours de consultation, de voies réservées, de nécessité de réaliser l'intégration tarifaire, de nécessité d'avoir des parcs d'incitation, d'aller vers le covoiturage, le taxi collectif, et peut-être même d'en confier la responsabilité aux organismes de transport en commun ou encore à l'organisme régional de transport. (11 h 45)

Toutes les idées ont été exprimées. Une chose est certaine, c'est que sur, plusieurs des éléments de coordination, tels qu'exposés à la page 6, soit le gage d'une perspective meilleure en matière de coordination, vous semblez porter un jugement sur le COTREM qui a pris l'initiative de pousser sur des parcs d'incitation sur la rive sud, de pousser sur les commissions de transport pour en venir à l'intégration tarifaire, de pousser sur des dossiers de voies réservées, sur le retrait éventuel de la CTCUM de Longueuil pour tenter de rationaliser. Les gens de la CTRSM sont venus nous expliquer pourquoi ce serait avantageux en termes opérationnels que la CTCUM se retire du vieux Longueuil. Tout autant de sujets qui, à proprement parler, je pense, honnêtement, n'ont pas été au cours des dernières années la préoccupation première des commissions de transport, mais davantage du COTREM et du ministère des Transports.

Je comprends que le COTREM n'est pas un exploitant. Il n'est pas question qu'il le soit et qu'il ne le devienne jamais, et je ne dis pas cela pour défendre le COTREM mais plutôt pour vous poser la question: S'il n'y a

pas d'organisme régional de transport, s'il n'y a qu'une table de discussion où on peut, comme on aurait pu le faire depuis dix ans pour que les exploitants se réunissent et discutent de tout cela... Les faits sont que ces exploitants ne s'en sont pas beaucoup préoccupés parce que cela n'était pas leur mandat premier, parce que l'environnement juridique ne le favorisait pas; cela ne s'est pas produit. S'il n'y a pas d'endroit où la perspective, la dimension régionale de coordination entre les différents modes de transport, les différents exploitants... S'il n'y a pas de coordination à un niveau régional, décisionnel, quelle autre possibilité le ministère des Transports, par l'entremise d'un organisme comme le COTREM, a-t-il de tenter de faire cette coordination? Comment, si vous êtes d'accord avec l'objectif d'améliorer la coordination entre les diverses entreprises, comment, si l'ORT n'est pas la solution, si le COTREM ne l'est pas, comment voyez-vous qu'elle puisse se faire?

M. Séguin: M. le ministre, je ne pense pas que la conférence, à quelque moment que ce soit, ait mentionné que l'ORT ce n'est pas bon. Au contraire, on dit que c'est peut-être un petit peu prématuré. C'est pourquoi on demande un moratoire de deux ans justement pour améliorer cette coordination et amener au beau milieu de cette coordination entre le COTREM et le ministère des Transports un organisme qui a une vraie participation à faire, qui a une poutre très importante, et c'est la CTCUM qui a manqué jusqu'à ce jour, à notre humble avis.

M. Clair: Si je comprends bien, dans le fond, vous dites... et je le reconnais. S'il y a une chose que je retiens de la commission, c'est bien celle-là, c'est que, finalement, il y a beaucoup plus d'appréhension à l'égard de la proposition du gouvernement que d'adversité. Dans ce sens, ce que vous dites, c'est d'aller moins rapidement et avant de passer à un organisme régional de transport, comme le président de la communauté urbaine lui-même le souhaitait, lançons le mouvement d'abord au moyen d'une table de concertation, décisionnelle ou non, pour essayer d'habituer les gens à travailler dans une perspective régionale. Est-ce que je comprends qu'un tel organisme régional de transport léger - pour employer l'expression de M. Des Marais - cela vous paraît le premier pas à franchir?

M. Séguin: M. le Président, encore une fois, le ministre a bien saisi la pensée de la conférence. Ce que vous venez d'énoncer est exact et nous croyons de plus que, s'il y a cette table de concertation, la CTCUM y sera un partenaire important.

M. Clair: Merci. Ma dernière question concerne la structure interzonale. J'aimerais d'abord faire là-dessus un petit commentaire. Lorsqu'on affirme que la structure tarifaire favorise les banlieues hors CUM par rapport aux banlieues de la Communauté urbaine de Montréal, je pense que l'objectif de la proposition n'est pas celui-là. Au contraire, l'objectif est de traiter de façon privilégiée, si l'on veut, par une structure tarifaire plus basse tous les courts déplacements dans la Communauté urbaine de Montréal, qu'ils aient lieu dans l'est, l'ouest ou dans le cœur de l'agglomération. On proposait aussi une surtarification pour les territoires B, Laval et Longueuil. Cela faisait suite d'ailleurs à une préconsultation que j'avais faite auprès de M. Des Marais en janvier ou février dernier. On visait à répondre à cette préoccupation. La proposition est peut-être perfectible, mais je pense que là-dessus, l'orientation qu'on voulait se donner, c'était d'aller dans ce sens.

En ce qui concerne la structure interzonale, vous basant sur le principe de "on paie les mêmes taxes de transport via la taxe foncière, on devrait donc avoir la même structure, un tarif unique sur l'ensemble de l'île", c'est certainement une position qui se défend. Il n'y a aucun doute là-dessus, c'est très défendable comme position. Maintenant, cette équité fiscale ne devrait-elle pas se retrouver dans ce qui est défrayé, par l'utilisateur du transport en commun, de la même façon, quand on sait que sur un court déplacement, où qu'il ait lieu sur la Communauté urbaine de Montréal, c'est-à-dire cinq kilomètres et moins, l'utilisateur défraie 50% des coûts qu'il occasionne et que quelqu'un qui voyage sur quinze kilomètres ne défraie que 17% des coûts qu'il occasionne? Comme le miroir de l'équité de traitement en ce qui concerne la fiscalité foncière, n'y a-t-il pas aussi une équité de traitement à avoir en ce qui concerne les usagers? Dans vos municipalités comme au gouvernement, de plus en plus on essaie de faire payer en quelque sorte les bénéficiaires des services rendus en fonction du bénéfice reçu. Ne voyez-vous pas une autre équité à établir en fonction de la tarification selon le bénéfice reçu, d'une part, et, d'autre part, reliant le mémoire des gens de l'AQTR précédemment qui, comme on le sait... À travers le monde, c'est possible, c'est fait, c'est déjà en fonctionnement. Une tarification en fonction de la distance, cela ne semble pas avoir présenté de problèmes particuliers. La réflexion des gens de l'AQTR, dans le fond, ne mérite-t-elle pas d'être retenue dans l'entreprise privée? Dans le transport en commun privé interurbain, c'est une règle qui n'est jamais remise en cause par personne, à savoir que quand on voyage sur une plus longue distance, on paie plus. Ce n'est pas

parce que c'est un service public qu'on devrait retenir une règle différente, d'autant plus qu'à long terme, cela pourrait apporter plus de revenus aux exploitants, donc diminuer leur niveau de déficit.

Deux questions. L'équité du traitement égal en ce qui concerne la taxe foncière, n'y a-t-il pas un miroir à cela en ce qui concerne les déplacements, à savoir que chacun supporte à peu près le même pourcentage des coûts qu'il occasionne? Deuxièmement, dans le fond, n'est-ce pas aussi une règle économique fondamentale de base, à savoir que les services de transport sont généralement tarifés en fonction de la distance parcourue, dans le privé? Pourquoi n'en serait-il pas de même dans le public?

M. Séguin: M. le ministre, quand on parle d'équité fiscale, ce n'est pas quelque chose qu'on peut analyser à partir de maintenant, sans tenir compte de la rétrospective et de l'histoire même de la CUM. Je regarde encore cette carte qui est en arrière de vous, et de loin on pourrait penser que c'est Paris, parce que ce sont des beaux cercles concentriques. On pourrait penser que c'est Munich parce que c'est la même chose. Montréal, c'est pas mal différent. Montréal, c'est une île longue, allongée, avec Longueuil qui est à peu près dans le centre-ville et Laval qui n'en est pas tellement loin. Quand les parrains de la CUM ont fondé la CUM, ils ont tenu compte du fait qu'il y avait une île, sans tenir compte du fait que des gens de Sainte-Anne-de-Bellevue ou de Pointe-aux-Trembles - à l'époque, ils ne faisaient pas partie de Montréal, si on regarde seulement les deux extrémités de l'île - n'ont rien en commun avec le centre-ville, surtout quand on les compare avec les gens de Longueuil. Il y a déjà douze ans d'histoire. Ces gens qui étaient installés à l'époque sur le territoire de la CUM n'ont pas demandé de faire partie de la CUM. C'est le gouvernement qui a décidé à un moment: Vous autres, parce que vous habitez sur cette île... Il a même lancé là-dedans l'île Bizard; on n'en cherchera pas les raisons pour le moment, mais l'île Bizard s'est retrouvée aussi dans le territoire de la CUM parce qu'il y avait un pont qui la reliait à l'île de Montréal. Mais il n'y a rien en commun et ces gens-là ont payé depuis déjà douze ans. Je pense que si on parle d'équité financière, il faut tenir compte du fait que ces gens ont déjà investi beaucoup. Ils ont déjà investi énormément et il faut que les gens de Laval, de Longueuil, de Brossard, tiennent compte de cela. Cela fait assez longtemps que ces gens payent pour nous, c'est à notre tour de payer et je les invite à payer.

M. Clair: Je vous remercie, M. Séguin.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de saluer les gens de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal. Tout à l'heure, le ministre nous a dit, au sujet de son ministère, qu'il reçoit beaucoup de demandes de la part du secteur privé, du transport privé - ce sont les mots qu'il a utilisés - pour qu'on complète l'infrastructure routière dans la région de Montréal et il nous a expliqué que, quant à lui, son gouvernement a décidé de choisir le transport en commun; c'est ce qu'il a appelé un "choix de société". C'est une belle formule qui est très attrayante à première vue, mais qui pourrait être utilisée à toutes les sauces, il faut en convenir. Dans ce "choix de société", qui est le choix du transport en commun, et dans l'argumentation qui mène à ce choix, il y a, à mon avis, une équivoque. Car on tente de séparer deux choses: d'une part, le transport en commun, qui est le choix privilégié du gouvernement et d'autre part, on identifie un peu au système privé les autoroutes, les routes et le fait qu'on ne devrait pas continuer à compléter le système routier. Or, cela semble indiquer que les autobus n'utilisent pas le système routier, que les taxis collectifs ou même les taxis ne l'utilisent pas, que le covoiturage ne l'utilise pas.

En mettant en contradiction, si je peux dire, les deux systèmes, on simplifie à l'extrême; cela devient même simpliste, parce que ce n'est pas exact qu'il y ait opposition entre les deux. Cette opposition, justement, elle est de nature à créer dans l'esprit de tout le monde un peu d'ambiguïté, même beaucoup d'ambiguïté. Je me demande: Est-ce qu'il faut vraiment choisir entre les deux? Entre le système autoroutier et ce qu'on appelle le transport en commun, comme si le système autoroutier n'était pas utilisé pour le transport en commun. Moi, je trouve qu'il y a un danger si on doit vraiment ne privilégier que le système en commun autre qu'autoroutier. C'est se retrouver éventuellement l'otage, comme collectivité, d'un seul fournisseur. Si on ne privilégie que la forme collective de transport, on sait qu'à un moment donné il peut y avoir des grèves et que tout le monde deviendra alors l'otage d'un seul fournisseur, celui qui fournit le transport en commun. Les hommes d'affaires en général savent fort bien qu'il est bien plus sage de magasiner dans plusieurs magasins que dans un seul, de façon à pouvoir étaler les risques. Quant à moi, je me demande si on ne devrait pas plutôt avoir une politique qui favoriserait au maximum l'utilisation de tous les systèmes existants, de toutes les infrastructures existantes, que ce soient des

infrastructures routières, ferroviaires, métro ou autres, et tenter d'obtenir le maximum, le meilleur usage de ce qui existe présentement.

Je pense qu'en faisant un petit effort, on pourrait retirer de ce qui existe présentement, des centaines de millions de dollars qu'on a investis depuis vingt ans dans le transport en commun et dans le système autoroutier, je pense qu'on pourrait retirer beaucoup plus que ce qu'on nous retire actuellement, par l'usage de techniques douces dont on parle de plus en plus, par une meilleure utilisation des voies réservées, non seulement sur les ponts, mais dans les grands axes de dégagement et à l'intérieur même de la CUM; il y a des voies rapides, des grandes artères où on pourrait dégager des voies rapides pour les autobus, pour le taxi collectif ou même peut-être pour le covoiturage, afin de favoriser évidemment ces formes de transport. Je ne pense pas qu'on doive renier le passé, tout ce qui s'est fait dans le passé, pour tenter de reconstruire à neuf d'autres choses, comme des systèmes lourds, le train et le métro de surface, etc. Je pense qu'on a actuellement suffisamment d'infrastructures pour la demande. La demande n'augmente pas, comme on le voit dans toutes les études, l'achalandage de toute la CUM est moindre aujourd'hui qu'il y a 30 ans. Il y a moins de gens qui se déplacent aujourd'hui par le transport en commun à Montréal qu'en 1950. Pourtant, on a triplé, quadruplé, l'offre de transport.
(12 heures)

Donc, le problème n'est pas là. Et il est bien reconnu que c'est la tendance des technocrates de vouloir tout raser ce qui s'est déjà fait et de tout recommencer en mettant sur pied de nouvelles structures. Souvent, c'est une façon déguisée de déplacer le problème et dire: maintenant qu'on a une nouvelle structure, on a réglé le problème. Mais le problème, la plupart du temps, on le sait, ne se règle pas de cette façon. Il ne se règle pas de cette façon dans le transport en commun. Il ne se règle pas dans le système scolaire et ne s'est jamais réglé de cette façon. Je pense qu'il est bien préférable, l'expérience nous le démontre, de tenter d'améliorer ce qui existe présentement, d'en retirer le maximum.

Je voudrais revenir à votre mémoire. Vous y annexe toute une série d'analyses techniques, préparées par la CUM. Si vous le faites, c'est que vous endossez ces analyses. Est-ce que vous auriez objection à ce que je vous pose quelques questions sur des points de vue contenus dans ces analyses?

M. Séguin: Allez-y. Posez vos questions et je tenterai d'y répondre. Vous avez vu au tout début du mémoire que personnellement, je n'ai pas participé à la partie technique, la

partie en annexe du mémoire. M. Di Ciocco a eu une certaine participation. Disons qu'à nous trois, on tentera de vous fournir une réponse.

M. Bourbeau: De toute façon...

M. Séguin: On prendra note de votre question.

M. Bourbeau: ... elles sont d'ordre général. Je ne veux pas entrer dans des détails très spécifiques. Par exemple, je vois ici dans une des analyses techniques, que l'on parle de l'incertitude entourant les prévisions des revenus et des dépenses, dans la proposition gouvernementale, à la page 8. Un peu plus loin, à la page 11, on dit que le livre blanc répond plus aux exigences financières du gouvernement du Québec qu'à celles des municipalités: De plus, celles-ci auront à assumer la facture d'une telle réforme dans l'éventualité où les projections ne se concrétiseront pas. Donc, dans l'espace de trois pages, à deux reprises, vous parlez de l'incertitude concernant les prévisions et vous dites que les municipalités auront à supporter la facture. Est-ce que vous entretenez vraiment des doutes sérieux sur l'exactitude des projections des coûts faites dans le livre blanc par le gouvernement?

M. Séguin: Bien, je pense que la question du député de Laporte rejoint un peu celle du ministre Clair tantôt, sa première question de fond, quant aux prévisions de changer les habitudes de transport des résidents du territoire de la CUM. Si, toutefois, on ne réussissait pas à changer, comme on l'espère, les habitudes de transport, je crois que les revenus, les prévisions sont faussées et les revenus qui sont prévus théoriquement ne se matérialiseront pas.

Quant au deuxième volet de votre question, concernant le problème du gouvernement qui est résolu d'abord plutôt que celui des municipalités, je l'ai souligné aussi dans un à-côté. Il n'est pas dans le texte de notre mémoire. Je l'ai souligné tantôt au ministre avant de conclure.

M. Bourbeau: Un peu plus loin dans les documents techniques où on parle de la tarification, vous mettez en doute la problématique qui concerne la tarification sur la distance parcourue et vous dites que cela va amener une suite, que cette sous-tarification entraînerait une perte de revenus. La sous-tarification existe en fonction du fait que les courtes distances sont tarifées au même titre que les longues distances. Il n'y a pas de nuance actuellement dans la tarification entre ceux qui font de courtes distances et ceux qui font de longues distances. Vous dites que les

affirmations qui sont contenues dans le livre blanc sont complètement erronées. Un peu plus loin, à l'égard des coûts, vous dites exactement la même chose. Encore là, vous dites que ce sont des affirmations gratuites et que les coûts d'exploitation, que la proposition tarifaire sur les revenus... vous dites: Maintenant que nous avons constaté que l'effet de la proposition tarifaire sur les revenus avait été mal évaluée, examinons la question des coûts. L'analyse du ministère portant sur l'effet de l'intégration des tarifs et les modes sur les coûts d'exploitation est erronée et incomplète. En deux pages, vous nous dites, en résumé, que le gouvernement s'est trompé quant à son analyse des coûts et quant à son analyse des revenus. Ce n'est pas vous qui le dites, ce sont des fonctionnaires de la CUM. Est-ce que vous partagez ce point de vue?

M. Séguin: M. le Président, j'apprécie la dernière précision que le député vient de faire, à savoir que ce n'est pas réellement notre mémoire, c'est celui des techniciens de la CUM. Nous l'avons annexé à notre mémoire à titre de référence parce que nous avons appuyé plusieurs énoncés techniques du document présenté par la CUM. Je crois que la majorité des questions que vous soulevez en ce moment aurait dû probablement être posée à ceux qui ont présenté le mémoire de la CUM, avec tout le respect que je vous dois.

M. Bourbeau: Nous l'avons fait mais, étant donné que vous avez jugé bon d'annexer toutes ces études à votre mémoire et que la CUM ne l'avait pas fait, nous n'avions pas les documents en main. Nous avons questionné le président de la CUM sur l'ensemble de ces problèmes, mais là nous avons l'occasion de voir les documents qui ont étayé la thèse de la CUM et c'est la première fois, en fait, qu'ils nous sont présentés. Je me demandais si, par hasard - et j'en suis sûr - vous avez eu l'occasion de les étudier vous-mêmes, puisque vous les avez annexés.

Finalement, dans le document, il y a une autre chose qu'on doit dire et, cette fois, je crois bien que vous allez être plus en mesure d'y répondre. Vous commentez la décision gouvernementale de plafonner sa contribution à deux titres: premièrement, la plafonner en ce qui a trait à la contribution des municipalités et, deuxièmement en réduisant la subvention aux frais du métro de 100% qu'elle était à 60% et ce, rétroactivement à 1980.

Vous posez également une question, vous dites que, selon la proposition gouvernementale, les besoins de l'ORT sont estimés à 54 000 000 \$ pour la première année et ses revenus à 57 000 000 \$, ce qui laisse une somme de 3 000 000 \$

probablement pour administrer l'organisme. Vous dites: Il est à présumer que la différence servira à payer les coûts d'exploitation de l'ORT. Vous dites: Qu'advient-il si les revenus de l'organisme s'avèrent insuffisants pour compenser la commission de transport, absorber sa part du service de la dette, etc.? Je vous pose la question, puisqu'elle est dans votre document: D'après vous, qu'est-ce qui va arriver si les revenus de l'ORT ne sont pas suffisants pour faire face à ces obligations?

M. Séguin: Ce qui va arriver, M. le Président, c'est tout simplement que ce sera un autre organisme de transport qui sera déficitaire, comme tous les grands organismes de transport que l'on connaît; il faudra tenter d'approprier des fonds d'autres services pour payer les coûts de ce transport. Cela est un danger que l'on soulève tout simplement.

M. Bourbeau: En ce qui concerne la mesure de plafonnement qui est envisagée par le gouvernement, est-ce que vous pensez que cela aura un effet sur la quote-part des municipalités?

M. Séguin: Je ne saisis pas bien le sens de votre question.

M. Bourbeau: Le gouvernement nous dit que, dorénavant, il va subventionner le transport en commun comme avant, à 40% des revenus autonomes, mais que sa part à lui ne pourra pas excéder celle des municipalités. Chez vous, à la CUM, depuis quelques années, la part du gouvernement est plus élevée que celle des municipalités. L'an dernier, je pense que le gouvernement a payé pas loin - je ne me souviens pas des chiffres - de 40% à Montréal. Alors, selon la nouvelle formule, le gouvernement ne paiera pas plus que les municipalités, donc la part du gouvernement va baisser et celle des municipalités devrait normalement augmenter, à moins que le coût total du transport en commun ne diminue.

M. Séguin: C'est peut-être une incitation à contrôler davantage les dépenses, justement. Si les municipalités sont appelées à payer 0,50 \$ plutôt que 0,40 \$ ou 0,25 \$ ou presque rien, quand on est obligé de payer la moitié de la facture, on a tendance à contrôler cette facture d'une façon plus sérieuse que si on n'en paie que les 25%, par exemple. Je crois que le résultat net de cela sera que les dépenses seront peut-être contrôlées davantage.

M. Bourbeau: Est-ce que vous estimez qu'en donnant le contrôle de la CTCUM aux élus locaux, ce qui semble être acquis,

puisque c'est assez clair dans la proposition gouvernementale, vous allez réussir à contrôler davantage les coûts d'exploitation de la CTCUM?

M. Séguin: C'est un gros mandat, M. le Président, mais je crois que, étant plus près des besoins des usagers, les élus municipaux, les élus locaux seront peut-être mieux placés pour décider où et quand les fonds seront utilisés, pour quelle dépense et quelle expansion du service de transport en commun.

M. Bourbeau: Je vois que vous êtes accompagné par le maire Ryan, de Montréal-Nord. Je présume que vous n'auriez pas d'objection à ce que je lui pose quelques questions en ce qui concerne le secteur spécifique de Montréal-Nord. Montréal-Nord devait, originalement, être desservie...

M. Séguin: M. le Président, je pense que M. Ryan se meurt de répondre à une question. La question que vous voulez lui poser, j'en suis certain, trouvera bonne réponse.

M. Ryan (Yves): À votre service, M. le Président.

M. Bourbeau: M. Ryan, vous êtes maire de Montréal-Nord. Dans le plan qui avait été déposé il y a trois ou quatre ans par le COTREM, enfin par le gouvernement, il y avait un métro qui devait éventuellement être prolongé vers Montréal-Nord. C'était, je pense, ce qu'on appelait le plan Gascon, originalement. Subséquemment, il y a eu des modifications et il n'y a plus de métro qui va à Montréal-Nord. On nous dit que, plutôt que d'avoir un métro vers Montréal-Nord, éventuellement il y aura un métro de surface. Le ministre nous a annoncé la semaine dernière que, quant à lui, il privilégierait le métro de surface plutôt que la prolongation du métro, métro de surface qui ne passe pas par le centre de la ville comme l'ancien métro, mais qui passe à l'extérieur de la ville dans des régions à population plus ou moins dense. Ce métro devait originalement amener les gens au centre-ville à toute allure, à toute vitesse, mais on s'est rendu compte subséquemment qu'il ne pourrait pas se rendre au centre-ville parce que le tunnel sous le mont Royal ne pouvait pas prendre cette charge additionnelle.

Quant à vous, M. Ryan, étant donné que vous êtes sur place, que vous êtes maire de Montréal-Nord depuis longtemps, que vous connaissez les besoins du milieu, lequel des deux moyens privilégieriez-vous à supposer que le gouvernement aurait les moyens financiers de réaliser l'une ou l'autre de ces deux structures?

M. Ryan (Yves): M. le Président, j'aurai une dette de reconnaissance pour longtemps envers le député, ex-maire, d'ailleurs, lui-même de Saint-Lambert, pour sa question. Je pense que c'est connu, et c'est connu de partout, que la population de Montréal-Nord, à l'heure actuelle, est une des plus désenchantées sous ce rapport. Je vais vous dire pourquoi, vous le savez d'ailleurs. Parce que déjà la communauté avait décidé, dans les bonnes années soixante-dix, de prolonger le métro jusque là. Le gouvernement précédant celui-ci a établi un moratoire par la suite. Le gouvernement actuel a maintenu ce moratoire, a pris quelques autres décisions, et a apporté quelques autres modifications. Mais, finalement, comme vous l'avez dit, on a abouti avec un métro régional de surface dont on nous a dit qu'il serait plus rapide, d'ailleurs moins coûteux, et construit plus rapidement.

Alors, comme vous l'avez bien dit, les dernières découvertes des comités... Dieu sait qu'il y en a des comités là-dessus! Je pense qu'avec tout ce qui sort depuis quelque temps on va être obligé d'avoir un personnel spécial dans nos villes seulement pour écrire des mémoires, parce qu'on est toujours pris par surprise, toujours pris de court, surtout que, de ce temps-ci, c'est une période d'élection. Il y en a qui ont de la misère, il y en a d'autres qui en ont moins, mais c'est difficile pour nous de répondre à tout ça. Dans ce cas-ci, on vient de découvrir, je pense, au COTREM qu'avec le métro de surface, tel qu'ils sont en voie de le patenter, ça prendrait deux ou trois minutes de plus à un citoyen de Montréal-Nord pour se rendre dans le centre-ville que ça prend actuellement par le métro-bus. Quand on est rendu là, je ne blâme pas le ministre et le gouvernement de vouloir continuer à ménager quelques cents de plus et d'y penser deux fois avant de réaliser le métro régional de surface.

J'ai pris le long chemin pour répondre à votre question parce qu'il n'y a pas plus belle occasion de vous exprimer notre désenchantement. Quant à notre choix, notre vrai choix, parce que ça demeure toujours le même, on a payé le plein prix comme tout le monde et on aimerait bien avoir un métro souterrain comme tout le monde, du même type qui est en usage présentement. Si la volonté des élus de la communauté urbaine avait été respectée au cours des années et si elle n'avait pas été compromise par d'autres mégaprojets qui ont compromis notre crédit pour une bonne série d'années - ce sur quoi je m'entends avec pas mal de monde ici - il est bien évident qu'on aurait notre métro et c'est ce qu'on continue de désirer. Je vous dirai qu'on a déjà posé la question à la population de chez nous dans un recensement pour avoir un peu le "feeling". Vous allez me dire que ce n'était pas scientifique comme

recensement; ce sont les scientifiques qui vont nous dire cela mais les leurs ne le sont pas toujours nécessairement.
(17 h 15)

On a interrogé les gens, du temps qu'on nous a parlé du métro de surface ou qu'on a vanté ses mérites, quoique je dois dire qu'il n'y a pas eu tellement de consultation, tel qu'il avait été promis, parce qu'il n'y avait pas tellement de progrès dans le domaine du métro de surface. On leur a demandé: Qu'est-ce que vous préférez? Un métro souterrain, comme il en existe présentement un à Montréal? On aurait pu dire: Le métro à M. Drapeau, par exemple. Préférez-vous un métro régional de surface sur la voie ferrée, tel que proposé par le gouvernement provincial? Je peux vous dire que, dans le recensement, il y a 18 000 personnes qui ont répondu qu'elles favorisaient le métro souterrain, il y en a 7000 qui ont répondu qu'elles favorisaient le métro régional de surface et, vu le manque de véritable information, il y en a 8000 qui ont dit qu'elles étaient incertaines.

Nous, au conseil municipal, étant, comme on l'a dit tantôt je pense, passablement près de nos gens, on a eu l'occasion d'établir cela souvent. Je pense qu'on continue de militer en faveur du métro souterrain sans aucune hésitation. On ne comprendra jamais que tant de gens se soient mêlés de ce qui avait déjà été décidé pour l'orienter autrement, pour le défaire et pour nous en priver.

M. Bourbeau: M. Ryan, jusqu'en 1980, le gouvernement subventionnait 60% des coûts d'investissement, des coûts de capitalisation du métro et les municipalités de la CUM absorbaient la différence. On a vu au cours des années, depuis 1965, un développement progressif du métro et, je dirais, harmonieux, selon un rythme relativement lent, mais soutenu. Tout à coup, en 1980, le gouvernement a dit: Dorénavant, nous payons 100% des coûts du métro, et on a assisté à une explosion des coûts de construction du métro. Dans une commission parlementaire, je faisais remarquer au ministre qu'on y allait très vite dans la construction du métro, à coups de 100 000 000 \$. Le ministre m'a dit: Faites bien attention de ne pas aller parler de cela aux gens de la CUM parce que vous ne vous ferez pas élire à la CUM si vous critiquez cela.

Si l'on était ici seulement pour se faire élire, on n'en parlerait peut-être pas, mais regardons l'ensemble des intérêts des contribuables. Si le gouvernement paie 100% des coûts du métro, je présume que vous voulez l'avoir demain matin chez vous et probablement la ville de Pointe-aux-Trembles aussi et on pourrait le construire jusqu'à Saint-Lambert et jusqu'à Drummondville,

parce que cela ne coûterait rien à personne. Évidemment, on est porté à penser que cela ne coûterait rien à personne, mais on sait fort bien que cela coûte quelque chose à tout le monde. Mais si le gouvernement revient, comme il nous le dit maintenant, à l'ancienne formule, où il paie 60% et les municipalités 40% - enfin 30% et 10% à la région - est-ce que vous souhaitez encore avoir le métro tout de suite ou si vous préférez y penser un peu? Est-ce que cela change votre optique par rapport à l'obtention du métro?

M. Ryan (Yves): Mon optique, M. le Président, demeure celle qui favorise le métro souterrain. Quant à la forme de financement, on fera toujours notre part comme on l'a toujours faite et comme on doit la faire, un peu - je fais un aparté - comme dans la question du zonage tarifaire. Vous imaginez cela d'ici, un système comme celui qui est proposé, ce qui fait l'objet du mémoire de ce matin: diviser la ville de Montréal-Nord, de deux tiers à un tiers, je parle du territoire, peut-être même au point de vue de la population, de mettre 50% de la population dans une autre zone et lui faire payer du côté nord d'Henri-Bourassa, à l'est du boulevard Pie-IX, plus cher pour se rendre au centre-ville que ceux qui vont rester du côté sud? C'est une affaire qui nous apparaît absolument illogique.

En parlant de zones, pour nous ramener aux années trente et cinquante, si l'on n'a pas d'autres moyens de l'appliquer que ceux dont on a pris connaissance dans le programme proposé par le gouvernement, je pense qu'on serait mieux de se raviser parce qu'il n'y a pas un chrétien d'homme ici, ni à Montréal-Nord, qui va pouvoir vendre cela comme logique à la population.

Alors, on fera notre part comme on l'a toujours faite. On paie depuis 1967 pour le transport en commun comme toutes les autres municipalités; j'entends celles qui étaient membres du club du transport, avant l'arrivée des villes du West Island. Je pense qu'au point de vue de l'efficacité, au point de vue de l'avenir, même si les coûts sont un peu supérieurs et passablement supérieurs, je pense que faire passer un métro de surface entre deux villes comme vous le faites, et vous y avez fait allusion tantôt, entre deux villes où la population ne se trouve pas, avec des systèmes comme ceux que vous proposez... Vous savez, il y a deux choses actuellement en discussion ce matin. La commission parlementaire, c'est sur l'organisation régionale du transport, mais la question que vous me posez, c'est sur l'autre problème de transport en commun, le métro régional de surface qui, chez nous... Je sais que c'est interrelié, mais, chez nous, on tient quand même cela comme deux choses. Notre préférence pour le métro demeure,

mais l'autre organisation nous fait peur avec son zonage. Regardez cela de toutes les façons, on est toujours sous-traité. C'est une population de 100 000 âmes, c'est la deuxième ville la plus peuplée de l'île de Montréal et on a toujours été, de ce côté, sous-traité et traité en dernier lieu. Je pense que c'est mon simple devoir, et sans aucune démagogie, avec le sens du réalisme le plus fondamental dont je puisse faire preuve, de vous dire ce que je vous dis ce matin au nom de la population que je représente.

C'est un métro que ça nous prend parce que le métro régional de surface ne répondra jamais aux besoins; il va venir perturber l'autre organisation et le régional va aussi venir perturber tous les circuits d'autobus qu'on a obtenus au cours des années et pour lesquels il a fallu se battre. Cela vient perturber cela. Ils sont rendus qu'ils sont presque en train de nous dire que, dans deux ans, les circuits d'autobus vont tous aller du nord au sud plutôt que d'aller de l'est à l'ouest. Alors, tous ceux qui se sont chicanés pendant des années pour obtenir du transport de surface voient même déjà, avertis deux ans d'avance, leurs circuits enfin établis... Et tenez compte de notre population, messieurs, M. le Président, 100 000, tout cela va être perturbé parce qu'on nous arrive toujours avec des nouvelles formules tous les ans.

Je vous avoue franchement qu'on est désenchanté, déconcerté, découragé, mais on va se battre avec la dernière des énergies pour tâcher d'éviter que ces choses ne se produisent. Je peux également vous dire, au nom de notre population, qu'on est toujours prêt à collaborer avec des formules qui tiennent debout, qui répondent véritablement aux besoins et qui ne sont pas seulement le produit d'une haute technocratie qui est parfois bien loin de la réalité, comme certains le disent souvent avec justesse.

M. Bourbeau: M. Ryan, sur la question du métro de surface - et je voudrais revenir une dernière fois là-dessus - par rapport au métro. Évidemment, on nous dit parfois, et c'est ce que le ministre nous lance parfois, que cela est beaucoup plus économique de construire un métro de surface qu'un métro, que cela peut coûter cinq fois moins cher. Il faut quand même se demander, se dire que le métro de surface n'existe pas, il faut partir de zéro. Donc, il faut partir soit du centre-ville ou de la station du Collège. On peut certainement se dire que, même si cela coûte cinq fois plus cher, si on a à faire cinq fois moins long de distance pour se rendre à Montréal-Nord, parce que le métro souterrain est rendu beaucoup plus près de chez vous que peut l'être un métro de surface qui n'existe pas, on pourrait probablement faire la preuve qu'il n'en coûte pas plus cher de faire un mille de métro que

cinq milles de métro de surface et je crois que c'est dans ces termes qu'on doit regarder cela.

D'autre part, le métro a l'avantage qu'il serait au centre de l'agglomération urbaine, enfin de Montréal-Nord ou de Saint-Léonard, alors que le métro de surface est condamné à utiliser les emprises des voies ferrées qui sont nécessairement à l'extérieur des municipalités et non pas au centre. On veut demander aux gens de se déplacer pour aller rejoindre les structures, alors qu'on a l'occasion d'avoir des structures qui viennent chercher les gens où ils sont. Je pense que c'est important de faire cette distinction.

M. Ryan (Yves): Je vous rappellerai, je crois l'avoir mentionné tantôt, que, pour partir de l'est du territoire de Montréal-Nord - une ville qui est grande comme ma main - il va falloir que quelqu'un, pour tâcher de monter dans le métro régional de surface, prenne un autobus à l'est de Lacordaire, transfère à Charlevoix, retransfère pour le métro et s'en aille transférer à la ligne de Deux-Montagnes pour aller dans le bas de la ville; c'est pour cela que cela va lui coûter trois minutes de plus. Si vous voulez vraiment décourager la population d'utiliser le transport en commun, alors que, d'autre part, M. le ministre dit avec beaucoup de raison qu'il veut privilégier le transport en commun, je vais vous dire tout de suite qu'en ce qui concerne Montréal-Nord, vous êtes en train de le sous-privilégier encore plus qu'il ne l'était. Il y a peut-être de beaux rêves en couleur qui sont faits sur papier, mais je vous mets sérieusement en garde, connaissant le territoire et la population, ses aspirations, ses besoins, et je crois que vous n'avez pas présentement la formule.

M. Bourbeau: M. Ryan, un dernier commentaire que je voudrais faire en ce qui concerne ce problème. Je voudrais quand même vous faire valoir la position du Parti libéral, parce que je sais qu'on va certainement tenter de faire de la démagogie, tantôt, avec la conversation qu'on vient d'avoir. Je pourrais vous dire qu'en ce qui concerne ce problème nous, du Parti libéral, tenons à avoir une position responsable. Notre position, je pense bien, peut s'exprimer comme suit: premièrement, nous pensons que ce qui compte en premier lieu actuellement, avant de se lancer dans des programmes très coûteux au Québec, c'est de rétablir les finances publiques, mettre de l'ordre dans les finances, je dirais même éviter la faillite primo vivere, en ce qui nous concerne. C'est pour cela que nous avons demandé depuis un certain temps de mettre un frein pour l'instant aux dépenses colossales que le gouvernement nous promet encore dans le domaine du transport en

commun en investissant dans les systèmes lourds. Non pas que nous ne voulons pas donner aux gens de Montréal-Nord satisfaction, justice et équité, mais je pense qu'avant de se lancer dans des dépenses de centaines de millions de dollars, et même de 1 000 000 000 \$, selon le plan de Belval, il faut faire les comptes pour voir où on en est et se demander si, maintenant, on peut acquitter les factures qui vont nous être présentées dans un an ou deux, une fois que les finances du Québec auront été rétablies. Cela peut aller lentement, cela peut aller plus vite, évidemment, cela va dépendre du parti au pouvoir.

Deuxièmement, ce qu'on devrait faire, c'est rentabiliser les structures existantes, essayer de retirer le maximum de ce qui existe en termes de transport en commun, et après cela, quand on aura fait ces deux opérations, on pourra faire le point pour voir si vraiment la demande existe. On peut se dire qu'on sera drôlement porté à regarder attentivement la possibilité de choisir plutôt le métro que le métro de surface. Je peux également "dessouffler une balloune" qui a été soufflée il y a quelques jours, à savoir que le Parti libéral serait porté à privilégier plutôt l'ouest que l'est de la ville de Montréal. Je pourrais dire que le Parti libéral ne favorise personne. Nous pensons que les systèmes de transport doivent aller où sont les gens, et non pas l'inverse et que, dans la mesure où la population se trouve beaucoup plus dans l'est que dans l'ouest, il y aurait certainement, de la part d'un gouvernement libéral, une tendance très forte à aller desservir en premier lieu les populations les plus importantes et les plus denses. En ce sens, la population de Montréal-Nord est une des plus denses qui n'est pas desservie actuellement. On peut résumer ainsi la position de notre parti à ce sujet.

M. Ryan, et ceux qui vous accompagnent, au nom de ma formation, je vous remercie de vous être dérangés et de nous avoir éclairés. Pour l'instant, en ce qui me concerne, c'est tout. J'ai l'impression que j'ai des collègues qui auraient peut-être quelques questions à vous poser. Merci.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Gouin.

M. Rochefort: M. le Président, je veux m'associer à mes collègues qui m'ont précédé pour souhaiter la bienvenue aux représentants de la conférence des maires de banlieue. Quant aux dernières interventions du député de Laporte, elles me suggèrent uniquement un commentaire, c'est que les Montréalais et les Québécois auront droit, au cours de la prochaine campagne électorale, à un programme tout aussi ambigu, de la part du Parti libéral, que celui qu'il nous a présenté

le 13 avril 1981 et, avec de fortes chances, avec les mêmes résultats qu'il a connus.

La première question que je voudrais poser au président de la conférence des maires de banlieue est sur l'organisme régional de transport. Je n'ai pas lu votre position quant à la proposition gouvernementale qui propose la parité de représentation entre les municipalités de la communauté urbaine et les municipalités à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal. J'aimerais connaître votre point de vue sur cet aspect de la proposition gouvernementale.

M. Séguin: M. le Président, quant à la parité CUM-hors CUM que le député de Gouin mentionne, la conférence n'a pas d'objection à cette constitution. Ce qu'on a souligné, c'est qu'à l'intérieur même de la CUM nous avons cru bon spécifier que la parité que la loi 46 a accordée au comité exécutif de la CUM devrait aussi être transportée à l'ORT et quand éventuellement.

M. Rochefort: Vous n'avez pas d'objection à ce qu'au sein de l'organisme régional de transport on retrouve autant de représentants des municipalités de l'extérieur de la communauté urbaine qu'il y aura de représentants des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal. Là-dessus, cela ne vous cause pas de problème. Ne croyez-vous pas qu'il y aura des situations où les intérêts de l'ensemble des citoyens de la Communauté urbaine de Montréal seront suffisamment en danger pour qu'il soit nécessaire qu'on ait une représentation majoritaire exactement comme vous l'avez souhaité à l'occasion du débat sur la loi 46, où vous souhaitiez avoir une parité avec Montréal justement pour être en mesure, selon ce que vous disiez, de défendre vraiment les intérêts de vos citoyens au sein de cette communauté? Ne pensez-vous pas que le même raisonnement pourrait s'appliquer à l'organisme régional de transport? Vous ne croyez pas que, rendus à l'organisme régional de transport, si jamais il devait voir le jour, les représentants des municipalités de la banlieue, comme les représentants de la ville de Montréal, auront les mêmes intérêts et qu'ils devront ensemble défendre les intérêts de l'ensemble des citoyens de Montréal et que de les mettre dans une situation paritaire avec les municipalités extra-CUM pourrait leur rendre la tâche très difficile pour défendre les intérêts des Montréalais?

(12 h 30)

M. Séguin: Je pense qu'on est consistant dans notre position. Si on a demandé la parité au comité exécutif de la CUM par le projet de loi no 46 à l'époque, c'est qu'on avait tellement souffert d'être le partenaire minoritaire dans cet organisme

qu'on n'oserait même pas penser imposer cela à nos nouveaux partenaires dans l'ORT, si et quand éventuellement.

M. Rochefort: Je prends bonne note de votre position. Quant à votre demande, dans le premier paragraphe, sous le titre "Organisme régional de transport", où vous demandez justement que la parité reconnue dans la loi no 46 vous soit reconnue aussi dans la représentation de la CUM à l'organisme régional de transport, est-ce que vous ne croyez pas, justement, que c'est une question qui n'a pas à être débattue ici, mais qui, compte tenu de l'énoncé politique qui dit que le gouvernement est d'avis que les représentants locaux devraient être désignés par la Communauté urbaine de Montréal et qu'on connaît une nouvelle formule de vote à la communauté, qui est celle de la double majorité, est-ce que, dis-je, vous ne croyez pas que c'est là que cette discussion et que cette décision, quant à la formule de représentation des différentes constituantes de la CUM pour représenter la CUM à l'ORT, devraient être faites?

M. Séguin: La demande que l'on fait pour un 7/7 à l'intérieur de l'ORT sur les 14 des 28/31, c'est tout simplement une police d'assurance pour s'assurer que s'il y avait, par exemple, des absents à l'assemblée de la CUM - on sait que Montréal est déjà fortement majoritaire en tant qu'individus - il serait tout à fait possible qu'on se retrouve avec une composition qui ne serait pas paritaire et résultant d'une assistance à une assemblée quelconque.

M. Rochefort: Je suis un peu surpris de vous entendre me faire cette réponse. Je ne veux pas reprendre le débat de la loi 46, ici. Quant à moi, je considère qu'il est réglé et il est comme il est, le projet de loi 46 est devenu loi. Il me semble qu'on ne peut pas quand même pousser cela jusqu'à ajouter une police d'assurance dans une éventuelle loi qui concernerait l'organisme régional de transport. Il me semble que vous avez obtenu ce que vous souhaitiez, qui était la parité, donc, qui vous assure que, pour que toute décision soit valable, vous devez être un partenaire à cette décision au sein de la CUM, et qu'auquel cas, normalement, vous devriez être en mesure de vous assurer, si le débat est suffisamment important pour demander une police d'assurance que tout le monde soit là pour vous assurer une représentation équitable au sein de l'organisme intérieur de la délégation de la CUM.

M. Séguin: M. le Président, le député de Gouin nous permettra d'être peut-être légèrement paranoïaques et de nous méfier beaucoup des intentions de nos partenaires,

ayant vécu avec eux depuis assez longtemps maintenant.

M. Rochefort: Je me permettrai un seul commentaire, M. le Président de la conférence des maires de banlieue, c'est que j'espère que cette attitude ne sera pas l'attitude qui va régner au sein de la nouvelle CUM, puisque je crois que le débat est clos quant aux différentes positions qui ont été énoncées au moment de ce débat et que maintenant il est important que cet organisme, que cette institution fonctionne rondement et efficacement, parce qu'il faut bien voir, comme on a eu l'occasion de le dire pendant le débat, qu'on n'est pas en rivalité, en concurrence, la banlieue et Montréal, mais bien la CUM par rapport à Toronto, à New York, à Chicago et à des agglomérations comme celles-là. Je souhaite que les attitudes de tous les partenaires soient très positives et qu'on mette nos énergies à faire fonctionner la CUM à plein rendement pour s'assurer du meilleur développement économique de l'ensemble de la CUM.

J'aurais une deuxième question qui concerne la participation des usagers... Oui?

M. Séguin: M. le Président, si vous permettez, j'espère que la prochaine question concernera le sujet du mémoire qui est présenté aujourd'hui et qu'on ne rehachera pas le débat qui s'est fait autour de la commission parlementaire, et du projet de loi 46. Je sais que le député de Gouin avait certaines objections à notre demande sur la parité, mais je pense que cela est un fait accompli; maintenant, il ne faut surtout pas reprendre ce débat aujourd'hui.

M. Rochefort: Justement, M. le Président. Comme je l'indiquais au président de la conférence des maires de banlieue, mon intention n'est pas de reprendre le débat mais justement de considérer que c'est un débat clos. Compte tenu des nouvelles dispositions de cette loi, je croyais comprendre que les polices d'assurance étaient toutes là.

Ma deuxième question porte sur la participation directe des usagers. Je citerai deux phrases de votre mémoire. Vous dites: Cette participation n'aura d'effet positif que pour autant que cette intervention ne viendra pas alourdir davantage les modes décisionnels préconisés et, deuxièmement, vous dites: La consultation du citoyen est saine tant et aussi longtemps qu'elle ne sert pas de paravent à la médiocrité d'une administration. Je voudrais vous entendre développer cet aspect de la participation des usagers.

M. Séguin: Bien, on a entendu les gens qui ont présenté le mémoire avant celui

qu'on présente en ce moment dire que pour à peu près tout le monde, c'est le "pay as you go"; on paie les services qu'on reçoit. A priori, c'est plein de bon sens et la conférence endosse cette pensée.

Si on parle de la participation directe des usagers à partir de maintenant, il semblerait raisonnable de dire: Si quelqu'un fait quatre fois la distance que fait une autre, il devrait payer trois ou quatre fois le tarif ou du moins payer un peu plus cher. Tout cela, c'est très beau, mais cela ne tient pas compte d'une réalité que l'on a vécue depuis plusieurs années, celle que j'ai mentionnée tantôt. C'est qu'il y a longtemps que depuis 1967, comme le disait tantôt mon collègue, M. le maire Ryan, les participants ou les membres du club du métro paient la note; depuis 1970, d'autres municipalités se sont jointes en tant que membres de la CUM et finalement le West Island participe à part entière aux coûts du métro. Il y a un historique de déboursés, lesquels déboursés doivent entrer en ligne de compte quand on parle de la participation directe des usagers parce que les usagers sont aussi bien ceux hors CUM que ceux de la CUM et il faut aussi que les usagers hors CUM reconnaissent le fait qu'ils ont bénéficié de ces services pendant un grand nombre d'années sans défrayer la moindre note.

M. Rochefort: Oui, je comprends dans votre réponse que vous faites allusion à la question des tarifs et de la participation financière, et je partage en partie votre avis, mais je me questionnais surtout sur la participation directe des usagers, des citoyens à l'orientation des services du transport collectif; à la page 7 de votre mémoire. Finalement, la question que je me pose à la suite de la lecture de ces deux paragraphes que j'ai faite tantôt, c'est: Quelle forme de participation aux grandes orientations souhaitez-vous voir retenue pour les citoyens, pour les usagers, puisque vous dites que cette participation n'aura d'effets positifs que pour autant que cette intervention ne viendra pas alourdir davantage les modes décisionnels préconisés et que la consultation du citoyen sera saine tant et aussi longtemps qu'elle ne servira pas de paravent à la médiocrité d'une administration? Quelle forme de participation des usagers aux discussions des orientations du transport en commun dans la grande région de Montréal souhaiteriez-vous voir retenue?

M. Séguin: Je pense que la participation de la population, usagers ou non, ou bénéficiaires non-usagers, si vous voulez, doit se faire par l'entremise des élus locaux, des élus municipaux. Cette participation doit se faire par l'entremise des maires des municipalités dans un premier temps.

M. Ryan (Yves): Si vous me permettez, M. le Président, je citerai un exemple bien précis. Dans le cas du métro régional de surface, il a été formellement promis à la population de Montréal-Nord qu'elle serait consultée et informée. On avance dans le projet sans que jamais le principe comme tel ne fasse vraiment l'objet de consultations et d'authentique information de la population de Montréal-Nord. C'est un exemple que je prends et je pense que cela illustre bien ce que dit monsieur. Ce sont sûrement les institutions les plus rapprochées du peuple. C'est le gouvernement local qui est le mieux placé, en collaboration avec les autres qui proposent des choses, pour organiser ces consultations localement de façon qu'elles soient efficaces et valables.

M. Rochefort: Donc, vous considérez, si je peux conclure sur cet aspect de la question, que la représentation des usagers, des citoyens, devrait se faire par l'intermédiaire uniquement de leurs élus locaux.

M. Ryan (Yves): Qui eux peuvent, en retour, former toutes sortes de comités pour justement assurer l'input et la participation des citoyens. Les élus ne parlent pas toujours ex cathedra, ils doivent s'alimenter à la bonne source. Ce n'est pas seulement une fois par quatre ans qu'on a la bonne source, il faut y aller une fois de temps en temps.

M. Rochefort: Comment voyez-vous cela le contrôle des élus sur la CTCUM? Quelle forme ce contrôle pourrait-il prendre?

M. Ryan (Yves): Via le comité exécutif.

M. Rochefort: Que la CTCUM en relève directement, mais est-ce que vous croyez qu'on devrait changer les commissaires de la CTCUM pour des élus membres du conseil de la communauté urbaine, par exemple?

M. Séguin: Je pense qu'on déborde un peu le débat. La CTCUM étant un organisme qui doit offrir un service à la population, il est tout à fait raisonnable que les représentants officiels de cette population aient un mot à dire quant à l'étendue du service, la qualité du service, le quand et le pourquoi des dépenses en particulier de ces services.

M. Rochefort: Merci.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Saint-Laurent.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous dites, messieurs, je pense que vous avez raison, que sur le territoire de la CTCUM il existe des services de transport en commun qui

bénéficient également à des municipalités et à des citoyens qui sont en dehors de ce territoire. Vous dites que c'est injuste, et d'autant plus injuste que cela fait longtemps que cela existe. Vous dites par ailleurs: Nous, on voudrait un moratoire de deux ans. Est-ce que vous êtes encore prêts à attendre deux ans avant que ces municipalités collaborent ou bien si vous avez une formule immédiate pour y remédier de façon à faire participer ces intervenants?

M. Séguin: M. le Président, la conférence des maires n'a pas de formule miracle immédiate qu'on peut mettre en application maintenant. Ce qu'on a tenté de souligner en demandant un moratoire d'au moins deux ans, c'est une absence importante en ce qui concerne la coordination et la concertation qui se sont faites. Cette absence est l'input de la CTCUM qui est le plus grand exploitant d'un service de transport en commun. Je crois que cela a été un manque sérieux. Les deux ans de moratoire leur donnerait l'occasion de donner un input valable qui serait pour le bénéfice de tous. On est prêt à attendre la contribution des participants hors CUM jusqu'à ce que cet input se soit fait entendre.

M. Leduc (Saint-Laurent): Dites donc, on a attendu assez longtemps, on peut attendre encore deux ans avant qu'ils participent aux dépenses.

M. Séguin: C'est un peu cela.

M. Leduc (Saint-Laurent): Cela va.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Châteauguay.

M. Dussault: M. le Président, M. le député de Gouin a couvert la question que je voulais couvrir mais je voudrais, face au petit scénario, au petit numéro que nous a joué tout à l'heure le député de Laporte, qui était très partisan d'ailleurs, mettre en garde les gens...

M. Bissonnet: Partisan, vous l'êtes beaucoup plus que nous.

M. Dussault: Je vous remercie. Je voudrais mettre en garde les gens de Montréal-Nord et leur maire. S'ils n'ont pas eu l'occasion de suivre à la télévision durant les derniers jours tous les débats qui ont eu lieu à cette commission, ils ne seront pas en mesure de constater des contradictions qui existent de ce côté. Ce matin, on vous encourage à travailler très fort, de ce côté derrière vous, pour obtenir votre métro. Pourtant, dans les jours qui ont précédé, on nous a dit ici, que même en sacrifiant le

projet de métro, pour M. le député de Saint-Laurent, ils ne privilégiaient pas les équipements lourds. Alors, c'est deux poids, deux mesures: quelqu'un vient parler ici dans un sens, on parle le même langage; quelqu'un vient parler dans un autre sens, on parle un autre langage.

Alors, M. le maire de Montréal-Nord, on a bien entendu votre point de vue. Vous le défendez et c'est votre droit. Ne vous laissez pas leurrer par ces gens qui ont intérêt à vous raconter des histoires et qui ne travaillent pas nécessairement dans le sens que vous désirez. C'est tout ce que je voulais dire, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député de Châteauguay. M. le député de Jeanne-Mance.
(12 h 45)

M. Bissonnet: M. le Président, je voudrais souhaiter la bienvenue à mes ex-collègues de la conférence des maires et en particulier à ceux qui sont du territoire de l'est: MM. les maires de Saint-Léonard et de Montréal-Nord. Les questions que j'ai à poser au président, c'est que le président de la communauté urbaine a soumis un mémoire personnel à cette commission où il faisait état de la disparition du COTREM. Pour reprendre ma question, en 1979, comme le maire de Montréal-Nord l'a dit, il y avait un projet de métro qui faisait l'objet des décisions de la communauté urbaine. Il y a eu un projet déposé par le ministre de Belleval, à l'époque, et il y a eu encore une deuxième fois le même projet qui a été reproposé à la population. Ce projet là a été dûment signé entre le gouvernement du Québec et la communauté urbaine.

Le président de la CUM nous disait qu'il proposerait... - à l'intérieur du livre blanc qui a été déposé - il y a le BTM, le COTREM - selon le président de la CUM, il y aurait lieu de faire disparaître le COTREM. Est-ce que vous avez, à l'intérieur de la conférence des maires, discuté de l'organisme COTREM?

M. Séguin: De l'organisme COTREM?

M. Bissonnet: De l'organisme, du COTREM qui est impliqué actuellement dans le transport en commun et du BTM. Vis-à-vis le BTM et le COTREM, est-ce que la conférence des maires a étudié la situation?

M. Séguin: Étudié la situation sous quel angle? Je ne vois pas le fond de votre question.

M. Bissonnet: En fait, il y a deux organismes. Il y a la CTCUM. À l'intérieur de la CTCUM, il y a le BTM qui est le consultant de la CTCUM en transport en commun et en transport nettement

particulier. Est-ce qu'il est nécessaire d'avoir COTREM dans l'avenir, compte tenu du groupe BTM, groupe qui contient à peu près un centaine d'ingénieurs...

Une voix: 325.

M. Bissonnet: ...325 ingénieurs. Là on a deux organismes, est-ce qu'il serait utile de conserver le BTM et le C) TREM d'autre part, qui est un consultant auprès du ministre des Transports en matière de transport, dans le nouvel organisme qui est proposé?

M. Séguin: M. le Président, la conférence des maires ne préconise pas d'abolir l'un ou l'autre des organismes, soit COTREM, BTM ou CTCUM. Je pense qu'il y a peut-être de la place pour les trois organismes, pour autant qu'ils se respectent entre eux et qu'ils se parlent et qu'il y ait une certaine coordination des besoins de la population.

M. Bissonnet: Cela va. En ce qui a trait à la zone tarifaire. Vous avez parlé tantôt d'une île, une ville. Est-ce que vous vous prononcez de façon définitive sur la proposition qui est faite au sujet de cette zone tarifaire où on retrouve à l'intérieur de la même île, six zones où, en fait, le citoyen qui demeure à Pointe-aux-Trembles, qui est maintenant un résident de Montréal est dans la zone 5, alors que, par contre, Montréal-Nord et Montréal sont divisées en deux quartiers. Est-ce que vous vous prononcez définitivement contre un seul tarif à l'intérieur de la CTCUM, à l'intérieur de la ville de Montréal, ou des tarifs divisés?

M. Séguin: M. le Président, en ce qui concerne les zones tarifaires, il y a certainement plusieurs façons qui peuvent être utilisées pour tenter d'être le plus équitable possible envers tout le monde.

La position que la conférence des maires a prise officiellement, c'est qu'elle retient une seule zone tarifaire sur tout le territoire de la CUM. Cela serait suffisant compte tenu du fait que ces mêmes participants à l'intérieur du territoire de la CUM ont déjà un historique de paiement qui est déjà vieux de plusieurs années.

M. Ryan (Yves): Si on fait la mise de fonds, on ...

M. Séguin: C'est la mise de fonds qui a déjà été faite comme cela.

M. Ryan (Yves): Et on n'aurait pas l'intérêt?

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le ministre.

M. Clair: Oui. M. le Président, le maire de Montréal-Nord a fait un vibrant plaidoyer en faveur du plan qu'on avait appelé, je pense, le plan de M. Gascon, du nom du président du BTM, qui prévoyait la bifurcation de la ligne no 5 vers Montréal-Nord...

M. Ryan (Yves): Le plan d'envoyer le métro où il y avait des gens.

M. Clair: Pardon?

M. Ryan (Yves): Le plan d'envoyer le métro où il y avait des gens.

M. Clair: Oui, je comprends que cela fasse partie de votre plaidoyer, effectivement.

M. Ryan (Yves): Le plan Gascon.

M. Clair: Maintenant, depuis 1979, le gouvernement a déposé le plan de transport intégré de 1979 au sujet duquel, comme on le soulignait, il y a eu un accord de signé avec la Communauté urbaine de Montréal. Si je comprends bien, le dépôt du schéma d'aménagement pour la Communauté urbaine de Montréal prévoit effectivement la ligne no 6 et la ligne no 5 en direction d'Anjou. Connaissant le point de vue formel du maire de Montréal-Nord, j'aimerais poser deux questions, l'une au maire de Saint-Léonard et l'autre au président de la conférence des maires de banlieue.

Est-ce que le maire de Saint-Léonard partage le point de vue du maire de Montréal-Nord quant à l'orientation du métro souterrain, de la ligne no 5? Je m'adresse maintenant au président de la conférence des maires de banlieue. À défaut d'avoir pu recevoir un mémoire de la Communauté urbaine de Montréal, relativement à la position de la conférence des maires de banlieue sur le choix d'un métro souterrain vers Montréal-Nord ou d'un métro souterrain vers Anjou et d'un métro de surface vers Pointe-aux-Trembles, est-ce que ce choix a été arrêté par la conférence des maires de banlieue en faveur ou contre l'une ou l'autre des possibilités ou si c'est encore vague? J'aimerais vous entendre à ce sujet. D'abord le maire de Saint-Léonard et ensuite le président de la conférence des maires de banlieue.

Autrement dit, pour le président de la conférence des maires de banlieue, quel est l'état actuel du dossier? Est-ce que le maire de Montréal-Nord plaide une cause perdue, puisque la communauté aurait accepté la proposition du gouvernement ou si, au contraire, il plaide encore une cause qui est entendue par la Communauté urbaine de Montréal?

M. Di Ciocco (Antonio): M. le Président, en ce qui concerne la position de la ville de Saint-Léonard, vous devez peut-être reconnaître que même la ville d'Anjou a été désignée par la communauté urbaine comme un centre-ville satellite de l'est de la ville de Montréal. Je pense que nous avons fait un excellent travail en implantant le centre-ville satellite à Saint-Léonard; déjà, on a le building Allstate qui a une valeur de plus de 3 000 000 \$ à 4 000 000 \$; on va implanter dans les prochains mois, par exemple, le plus grand marché public à Québec. Alors, on a des investissements majeurs et c'est pour cette raison que moi, comme maire, ainsi que les citoyens exigent que le prolongement de la ligne no 5 s'oriente vers Anjou.

Votre question est un peu difficile à répondre parce qu'on ne voudrait pas, par exemple, créer des divisions avec les autres maires qui appartiennent à la conférence, mais, comme premier citoyen de la ville de Saint-Léonard, je voudrais défendre le prolongement de la ligne no 5 qui pour moi est prioritaire. Deuxièmement, on veut qu'elle s'oriente vers Anjou, en passant par Saint-Léonard.

Le Président (M. Boucher): M. Séguin.

M. Séguin: M. le Président, le ministre a mis le doigt sur un point assez sensible, compte tenu du fait que je suis justement assis entre deux parties. Je trouve la question un peu difficile, mais je vais tenter d'y répondre de toute façon. Je suis tout à fait tenté de dire: Aucun commentaire, mais je vais vous offrir un commentaire et j'espère que cela répondra à votre question.

La position officielle de la conférence des maires se veut d'abord une position... Il faut comprendre ici le pourquoi de l'existence même de la conférence des maires. La conférence des maires a été formée pour s'assurer que les maires des municipalités environnantes de la ville de Montréal puissent se réunir, se parler, se concerter et se défendre contre les agressions de la ville de Montréal.

Quand il y a une position claire, nette et précise où les municipalités de banlieue ont un certain intérêt et Montréal un intérêt différent, la position de la conférence des maires est très claire. Cependant, il arrive, à l'occasion, un dossier comme celui que vous avez habilement soulevé où certaines municipalités membres de la conférence s'opposent entre elles. La position officielle de la conférence à ce moment-là, c'est de laisser les municipalités concernées présenter leur cas individuellement et le tout est jugé au mérite par les gouvernements supérieurs. La position de la conférence, c'est qu'elle ne se prononce pas officiellement pour l'une ou l'autre des municipalités.

M. Clair: Une toute dernière question. Après la signature d'un accord avec la Communauté urbaine de Montréal, après que le BTM eut orienté - c'est mon impression; je n'ai pas la preuve, mais j'imagine - ses travaux en fonction de la ligne no 5 vers Anjou, vous paraîtrait-il raisonnable, à ce moment-ci, recevant avec intérêt les commentaires du maire de Montréal-Nord et ses préoccupations légitimes, que la Communauté urbaine de Montréal demande au BTM, puisque cet organisme relève de la Communauté urbaine de Montréal, de reprendre les discussions sur l'à-propos de prolonger la ligne 5 vers Anjou ou vers Montréal-Nord, alors que j'avais cru comprendre que les orientations tant au niveau de la Communauté urbaine de Montréal que du gouvernement avaient été prises? Est-ce que la conférence des maires de banlieue considérerait que, pour donner une nouvelle occasion de débattre la question ou de réviser l'ensemble du dossier, le BTM soit mandaté pour réviser tout cela et reprendre les études tant en ce qui concerne Montréal-Nord que la ville d'Anjou ou s'il vous apparaîtrait que ce serait une étude de planification de plus et que cela ne pourrait que répéter celles qui ont déjà été faites?

M. Séguin: M. le ministre, la conférence des maires recevra favorablement toute proposition visant à tenter d'améliorer le service de l'une ou l'autre de ses municipalités membres, pour autant que ce ne soit pas au détriment d'une autre municipalité membre.

M. Clair: M. le Président, en terminant, deux ou trois commentaires rapides, parce que je vois qu'il est presque 13 heures. Premièrement, même si on n'a pas parlé beaucoup de la dimension financière du transport en commun dans la répartition de la facture, je voudrais assurer la conférence des maires de banlieue, comme j'ai eu l'occasion de le faire lorsque j'ai eu le privilège de les rencontrer, que l'objectif du gouvernement n'est pas d'alourdir la charge des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal. D'ailleurs, je me suis fais reprocher tout au cours de ces auditions le fait que le gouvernement voulait centrer tous ses efforts pour soulager sa facture et celle de la Communauté urbaine de Montréal. Je comprends que tout le monde voudrait payer moins et avoir le plus possible. C'est très légitime d'avoir cette attitude. Je veux, en tout cas, vous assurer que notre objectif n'est certainement pas d'alourdir indûment les taxes foncières de la Communauté urbaine de Montréal. On est pleinement conscient qu'elles sont très élevées.

En ce qui concerne le choix entre la ligne 5 et la ligne 6, j'ai eu l'occasion d'indiquer, comme le signalait le député de

Laporte, que, dans la mesure de l'éclairage qui est fourni au ministre des Transports et aussi, je pense, dans l'esprit du décret du 4 mars 1980, j'ai plutôt tendance à favoriser la ligne no 6. Cependant, comme au premier chef cette décision d'orientation quant à la priorité à la ligne no 6 ou no 5 et non pas quant à la bifurcation, mais quant à la priorité dans l'ordonnancement des travaux... Alors, pour favoriser le débat, j'ai indiqué en cours de commission que nous n'avions aucune objection à rendre publique, dès que cela pourrait être consigné dans un même document, toute l'information pertinente sur quelle ligne devrait recevoir la priorité, compte tenu de la capacité financière de tout le monde qui est limitée. Puisque le plan triennal de la Communauté urbaine de Montréal prévoit, en 1982, 71 000 000 \$ d'investissements, en 1983, 86 000 000 \$, en 1984, 98 000 000 \$, c'est évident que les investissements sont limités.

Pour terminer sur une note humoristique, je dirais, il y a un citoyen qui m'a envoyé un extrait d'un article du journal *Le Droit*, d'Ottawa, du vendredi 15 octobre 1982, quant à l'avenir de l'automobile et du transport en commun. Je lis parce que c'est intéressant. Cela s'intitule "L'autobus plutôt que l'automobile, l'essayer c'est l'apprécier". Voilà l'article: "L'appétit vient en mangeant et c'est aussi ce que prétend OC Transpo qui vient de démontrer que 73% des automobilistes qui utilisent normalement leur voiture apprécient le service d'autobus après l'avoir expérimenté durant un mois. OC Transpo avait choisi ses 100 cobayes au moment où ils garaient leur voiture dans un stationnement du centre-ville. Ils se sont vu offrir gratuitement chacun un laissez-passer de la société pour un mois à condition d'accepter de répondre à certaines questions après. Les commentaires entendus furent alors, selon le communiqué, des plus louangeurs. Le service d'autobus est plus flexible que le covoiturage, c'est meilleur marché, l'express est fabuleux, finis les problèmes de stationnement furent quelques-uns des propos les plus souvent émis. (13 heures)

La gamme moyenne des travailleurs rejoints par le sondage se situait, à 43%, pour des individus entre 18 et 25 ans; pour les revenus, 36% gagnaient 10 000 \$ ou moins par année et 32% gagnaient entre 10 000 \$ et 20 000 \$. Les classes les plus aisées n'étaient cependant pas épargnées; 21% des automobilistes qui ont accepté le laissez-passer d'un mois gagnaient entre 20 000 \$ et 30 000 \$ et 4%, entre 30 000 \$ et 40 000 \$. OC Transpo précise que le sondage a été fait par une firme indépendante, ce qui en augmente encore, selon les dirigeants de la société, la véracité." Juste pour dire qu'à Ottawa, en tout cas, ils ont fait des expériences qui

peuvent nous amener à ne pas désespérer. Tous les automobilistes, un jour, ne se convertiront pas au transport en commun, mais, avec des mesures d'incitation, c'est possible qu'une bonne partie de la population soit desservie par le transport en commun, par des méthodes douces d'incitation qui, sur cela, ont fait l'unanimité, devrait être augmenté au cours des prochaines années. En terminant, M. le Président, je voudrais remercier M. Séguin, M. le maire de Saint-Léonard, M. le maire de Montréal-Nord, d'être venus nous communiquer leur point de vue aussi franchement qu'ils l'ont fait en commission parlementaire. Je vous remercie.

M. Séguin: M. le Président, cela a été un plaisir pour nous de présenter le mémoire. Si le ministre me le permet, j'aimerais tout simplement réitérer notre demande au gouvernement de respecter un moratoire de deux ans afin de mieux coordonner les vrais besoins de tous les intervenants. Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci. Alors, au nom de tous les membres de la commission...

M. Ryan (Yves): Un mot additionnel simplement pour souligner que ma défense des intérêts de la population de Montréal-Nord en matière de transport en commun n'est aucunement influencée ou inspirée par des motifs de partisanerie politique. Je ne voudrais surtout pas que ce débat et cette question si importante en soient jamais entachés et que surtout j'en sois jamais responsable.

Le Président (M. Boucher): Merci. Alors, au nom de tous les membres de la commission... M. le député de Châteauguay.

M. Dussault: Seulement quelques secondes. Si M. le maire de Montréal-Nord avait compris que je voulais le taxer de partisan, je pense que cela a été vraiment une mauvaise compréhension. C'est vraiment au député de Laporte que c'était attribué et uniquement à lui, M. le maire.

M. Ryan (Yves): En tant que je suis concerné, je vous exonère tous de tout blâme sous ce rapport.

Le Président (M. Boucher): On ne commencera pas cela. La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures alors que nous entendrons la ville de Repentigny.

(Suspension de la séance à 13 h 03)

(Reprise de la séance à 15 h 06)

Le Président (M. Boucher): À l'ordre,

s'il vous plaît!

Ville de Repentigny

À la suspension de 13 heures, j'ai annoncé qu'à la reprise j'appellerais la ville de Repentigny, représentée par M. Louis-Philippe Picard, maire, Mme Monique Leroux, conseiller, M. Maurice Rivest, conseiller, M. Georges Nevischiuck, conseiller, M. Richard Maillette, conseiller, M. Philippe Deschamps, conseiller, M. Louis Lepage, gérant de la municipalité, M. Yvon Deschamps, gérant adjoint de la municipalité, M. Jean Fafard, greffier, et M. René Landry.

M. le maire, je vous laisse la parole pour faire l'exposé de votre mémoire et la présentation des gens qui vous accompagnent. Je pense qu'il en manque.

M. Picard (Louis-Philippe): Oui, M. le Président. Je vous remercie de l'occasion que vous nous offrez de discuter avec les membres de la commission des transports du problème du transport dans notre région. Vous avez ici, à ma droite, M. le maire Laurin, de Charlemagne, qui appuie le rapport que nous avons fourni et qui va nous assister dans nos délibérations.

M. le Président, MM. les membres de la commission, les citoyens de la ville de Repentigny croient à une forte identification à leur coin de pays. Pour nous, demeurer à Repentigny, ce n'est en aucune façon demeurer à Montréal. Géographiquement, nous ne sommes pas sur l'île de Montréal; politiquement, nous ne sommes pas membres de la Communauté urbaine de Montréal. Nous ne nions pas toutefois faire partie d'une aire d'influence métropolitaine, quelle que soit son étendue, mais nous avons toujours cru, et nous le croyons encore, qu'il est de notre devoir et qu'il en va de notre identité de nous opposer et de résister aux forces centripètes qui tentent de nous attirer dans le creuset montréalais.

Le gouvernement actuel, par sa politique proposée sur le transport en commun à Montréal, privilégie une approche purement technocratique. Sans tenir compte des particularités humaines et sociologiques de notre région, il propose de fondre en un seul bloc toutes les municipalités situées à l'intérieur de la région métropolitaine de recensement.

M. le Président, nous refusons catégoriquement une telle attitude. Les citoyens de Repentigny, tel qu'ils l'ont éloquentement indiqué dans un sondage, ne veulent pas être forcés, à leur corps défendant, à participer à des organismes suprarégionaux de régies de transport en commun. Mais cette réaction n'est pas seulement un sursaut d'identité. Elle se fonde aussi sur des réflexions et des convictions profondes.

La ville de Repentigny se retrouve à l'extrémité est de la zone d'intervention de l'organisme régional de transport. Sa population ne représente pas plus que 1% de la population totale du territoire du même organisme. À ces titres, nous ne prévoyons pas recevoir un service de transport en commun des plus élaborés. Par contre, nous avons la certitude que l'effort financier qui sera exigé de notre population n'aura aucune mesure avec les services qu'elle recevra.

La réflexion gouvernementale porte sur une interrogation que nous aimerions, M. le Président, reprendre au compte de la ville de Repentigny. En effet, comment assurer le transport en commun tout en limitant les coûts non plus cette fois pour Montréal ou le gouvernement de la province de Québec, mais bien pour la population de Repentigny?

Nous ne pouvons pas apporter une réponse unique à cette question. Nous rappelons cependant qu'un rapport préparé par le comité d'étude sur l'occasion d'établir une corporation intermunicipale de transport sur le territoire situé au nord-est de l'île de Montréal, formé par le présent gouvernement par arrêté en conseil daté du 2 novembre 1978, portant sur cette question, a déjà été présenté au ministre au mois de février 1981. Ce mémoire concluait à une libéralisation des permis et des tarifs et à la possibilité pour les transporteurs privés de traverser notre territoire à "porte ouverte".

Mais, M. le Président, quelle que soit la solution à notre problème, il est certain que nous nous opposons fermement à celle qui actuellement nous est proposée par le gouvernement, parce qu'elle ne répond pas aux besoins d'un transport en commun à un moindre coût pour notre ville, parce qu'elle va à l'encontre du désir de nos citoyens d'éviter les organismes géants et niveleurs, parce qu'elle implique l'absorption de notre identité dans le creuset montréalais, parce qu'elle ne permettra pas à notre région d'être maître du développement et du coût de son transport en commun et parce qu'elle relève d'une pensée technocratique qui privilégie l'approche des grands ensembles au détriment d'une réalité peut-être moins spectaculaire, mais plus humaine.

M. le Président, c'est le document que notre région veut soumettre respectueusement à l'attention de la commission parlementaire sur le transport.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup, M. Picard. M. le député de Vimont, adjoint parlementaire aux Transports.

M. Rodrigue: M. le Président, je veux d'abord saluer les représentants de la ville de Repentigny qui ont bien voulu accepter de présenter un mémoire à cette commission et en même temps leur signaler que le ministre a pris connaissance de leur mémoire, mais

qu'il s'excuse de ne pouvoir être présent à ce moment-ci, étant donné qu'il est retenu au Conseil des ministres. Cependant, autant le ministre que les membres de son cabinet ont pris connaissance du mémoire. À la suite des échanges que nous aurons à la période des questions, ces points de vue leur seront également acheminés s'il y a des choses, des précisions que vous apportez au mémoire que vous avez présenté.

Je pense que vous posiez la bonne question dans votre mémoire, à la page 3, lorsque vous dites: "En effet, comment assurer le transport en commun tout en limitant les coûts, non plus cette fois à Montréal, mais bien à Repentigny?" La proposition gouvernementale soumet une structure en deux paliers, finalement: un premier palier, qui est le palier local, et là où il existe déjà des commissions de transport, comme c'est le cas à Laval où j'habite, ou encore à Montréal, à la Communauté urbaine de Montréal, ou encore sur la rive sud. Les municipalités de ces territoires se regroupent pour administrer la commission de transport local. Évidemment, la question qui se pose est la suivante: Y a-t-il un besoin de transport local à Repentigny? Justement, la réforme ne répond pas à cette question. Elle dit aux élus locaux: Il vous appartient de décider du niveau de services. Si vous vous regroupez entre municipalités et si vous décidez qu'il y a des besoins en termes de transport en commun à l'intérieur de votre MRC ou d'un groupe de municipalités données, vous avez la possibilité d'y répondre en établissant un système de transport en commun local et à ce moment-là, évidemment, de décider des modes de transport en commun à utiliser. (15 h 15)

On a parlé depuis le début - je pense bien que vous avez été conscients de ces discussions - de modes légers de transport en commun; exemple, l'utilisation de voitures taxis, d'autobus de petite dimension, etc.

Il est évident qu'une région comme Repentigny, au même titre qu'une région comme Laval ou encore comme l'ouest de Montréal, a des besoins différents des autres. Nous comprenons très bien ça et c'est pourquoi, dans le projet de réforme, nous proposons que les autorités locales aient la possibilité de déterminer elles-mêmes le niveau de service dont elles pensent avoir besoin.

Je pense que, dans vos commentaires, vous vous référez davantage au palier régional qui a été proposé finalement. Là, vous craignez que cette structure régionale n'en vienne à vous imposer des services dont vous ne jugeriez pas avoir besoin et, par voie de conséquence, des coûts que vous ne voudriez pas absorber. Je pense que c'est un peu ça, finalement, qui est votre crainte, fondamentalement, si je ne m'abuse.

Là-dessus, il y a eu des suggestions de faites devant cette commission, voulant que la structure régionale soit une structure non décisionnelle. C'est une question qui va être examinée attentivement par le ministre et le gouvernement. Cependant, il y a un facteur très important qu'il faut considérer. C'est qu'il nous apparaît assez impensable - je citais le cas de Laval, parce que j'habite Laval - que, par exemple, l'ORT décide de bâtir une ligne de métro de cinq ou six milles de long à Laval - compte tenu des prix que ça coûte - sans avoir l'accord des autorités locales, c'est-à-dire celles de Laval en l'occurrence. Car, comment voulez-vous marier, à l'intérieur du tissu urbain, de tels investissements et de tels équipements, si les autorités locales, qui ont la responsabilité finalement de faire le plan d'urbanisme, ne sont pas consultées et n'ont pas à donner leur accord pour une telle intégration? Cela nous apparaîtrait un peu farfelu et abusif. Dans ce sens, nous partageons certainement votre point de vue qu'il ne devrait pas y avoir possibilité, au niveau des autorités régionales, d'imposer des services non désirés à une municipalité.

Ce sont les deux remarques que je voulais faire à la suite de la présentation de votre mémoire et peut-être, finalement, vous poser une question. Lorsque vous abordez l'aspect de l'effort financier, est-ce qu'il y a eu des évaluations de faites concernant l'effort financier qui pourrait être requis? Est-ce qu'il y a eu des analyses de faites sur ce plan, en termes d'achalandage dans votre région et du type de services qui devraient être rendus à ces populations et des coûts que cela entraînerait?

M. Picard: Oui justement, M. le Président, on est heureux d'arriver avec une réponse aux questions qui sont posées parce que dans notre région, comme nous l'avons expliqué dans le mémoire, nous avons fait une enquête sur le transport public. C'est le gouvernement qui nous avait mandaté par arrêté en conseil, en 1978. Alors nous arrivons riches d'une documentation qui n'a peut-être pas été celle de toutes les municipalités qui sont venues faire valoir leur point de vue.

Alors, nous avons au tableau 01 du rapport que nous avons déposé au ministère des Transports au mois de février 1981 - je parle du rapport sur le transport public - document qui a été préparé par notre groupe régional, intermunicipal, et parachevé par une firme qui a été engagée par le gouvernement, que Repentigny, avec sa population d'environ 30 000, a des déplacements vers Montréal de l'ordre de 327 dans une journée; retour-destination: 343. Alors, si l'on prend un siège d'autobus aller-retour, cela veut dire que nous utilisons environ 330 sièges d'autobus par jour, pour

un apport de la municipalité qui est exigé par la CTCUM d'environ 247 000 \$ par année. Alors si l'on veut chiffrer, on va faire des chiffres: 247 000 \$ divisés par 330 usagers/jour par siège, cela représente 700 \$ de subvention par la ville de Repentigny pour les systèmes de transport, par siège.

Si l'on continue le même raisonnement, puisque vous demandez des chiffres, nous avons engagé des comptables agréés pour faire l'analyse des chiffres qui étaient dans le rapport. Ces 700 \$ représentent environ 20% de la participation du gouvernement pour l'usager. La municipalité représente 20%. Alors si vous arrivez à 100%, un siège d'autobus coûte au gouvernement, à l'usager et à la ville de Repentigny 3500 \$ à 4000 \$ par an. Ce qui veut dire qu'un transporteur automobile qui prendrait quatre passagers par jour aurait un revenu d'environ 12 000 \$ à faire le même service, deux fois par jour et avoir l'utilisation de son automobile sept jours par semaine. Alors, les coûts sont exorbitants en comparaison avec le service reçu. C'est justement pourquoi nous voulons défendre le point que dans la proposition du gouvernement, pour la ville de Repentigny, c'est non, c'est impossible financièrement. Surtout que dans le livre qui nous a été envoyé pour fins d'études, c'est très bien écrit que le partage des responsabilités financières doit être étroitement relié aux avantages retirés par les différentes catégories de bénéficiaires. Alors, il serait impossible de vous prouver, selon la documentation que nous avons étudiée, sur laquelle nous avons travaillé, qu'un service de transport en commun dans Repentigny pourrait être rentable pour la population; cela nous ruinerait dans le contexte proposé par le gouvernement. C'est pourquoi, au député de Gouin, je me permets de dire que, selon le contexte proposé, pour nous, c'est non au transport public, hormis que le gouvernement aurait des possibilités différentes à proposer. Nous en avons proposé nous-mêmes lorsque nous avons remis le document au ministère des Transports au mois de février 1981, on peut peut-être les regarder encore avec vous, si vous voulez cet après-midi.

Par contre, si on n'entre pas dans l'ORT, l'organisme régional de transport, qui est ce bloc énorme que vous nous suggérez, c'est parce que nous sommes dans la région métropolitaine de recensement; si on n'entre pas dans ce groupe on n'a pas de subvention pour exploiter aucune forme de transport public.

Il y a une disparité sur laquelle le gouvernement devra trouver une solution. Si vous entrez, vous payez ou bien vous n'entrez pas, vous n'avez rien et vous le payez tout tout seul.

M. Rodrigue: Concernant les besoins de

transport local à Repentigny, est-ce que vous percevez un besoin à ce niveau? Est-ce que c'est votre intention d'essayer d'organiser à l'intérieur même un transport interne? Est-ce qu'il y a un besoin de ce côté?

M. Picard: Pour répondre aux questions qui nous étaient posées pour la préparation de notre mémoire, la question no 3, c'était l'obligation pour les municipalités situées à l'intérieur du territoire de l'organisme régional de transport de participer à l'organisation et au financement du transport en commun, ORT, régional, le gros bloc. À cela, nous ne sentons pas la nécessité d'adhérer au groupe et de trouver des solutions à quelque système de transport en commun que ce soit.

M. Rodrigue: ...

M. Picard: À l'intérieur des données des livres sur lesquels nous avons travaillé.

M. Rodrigue: J'ai bien compris cela. Cependant, le projet de réforme qui est devant nous propose deux niveaux d'action pour ce qui est du développement des réseaux de transport en commun, il y a le niveau local et le niveau régional. Vous me dites que le niveau régional, c'est non, mais le niveau local, lui?

M. Picard: Le niveau local avait été étudié à la demande du gouvernement pour 24 municipalités. Dans le contexte dans lequel nous avons travaillé sur le livre blanc, vous avez isolé quatre municipalités sur les vingt-quatre. Alors, nous ne pouvons pas, dans un si court laps de temps, vous donner une réponse à votre question. Si cela avait été fait à l'échelle régionale, oui, possiblement, nous aurions pu trouver des solutions parce que nous les aurions trouvées dans le rapport. Étant donné que les autres municipalités ne sont pas dans la région métropolitaine de recensement, il n'y a que les villes de Repentigny, Le Gardeur, Charlemagne et Saint-Sulpice qui ont été isolées du reste de la région. Nous avons fait une étude couvrant 24 municipalités; le livre blanc qui arrive quelque temps après ne couvre que quatre municipalités, les autres étant isolées du tout.

M. Rodrigue: Une dernière question. Combien y a-t-il de gens de Repentigny qui viennent travailler à Montréal ou qui doivent venir vers le centre-ville de Montréal? Avez-vous des statistiques là-dessus, sur une base régulière évidemment?

M. Picard: Oui, M. le Président, nous avons établi des statistiques du côté de la Corporation intermunicipale industrielle. L'an passé, nous avions 13 500 employés dans la

ville de Repentigny, dont environ 5000 travaillaient dans Repentigny ou dans la région immédiate et de 8000 à 9000 à l'extérieur. Maintenant, cela peut être du côté de Montréal, du côté de Montréal-Est. C'est dans une région plutôt immédiate que plus loin.

M. Rodrigue: La destination comme telle n'est pas connue. Vous ne savez pas s'ils allaient aux raffineries qui sont tout près ou s'ils allaient plutôt dans le centre.

M. Picard: Nous avons seulement 327 travailleurs par jour qui utilisent l'autobus pour se déplacer.

M. Rodrigue: Oui, qui se déplacent par autobus, sauf que...

M. Picard: En 1980.

M. Rodrigue: Sauf que les autres peuvent se déplacer par automobile, se rendre à la tête du métro de Montréal et là, filer jusqu'au centre-ville. Cela nous aurait donné une idée de l'achalandage qu'il pouvait y avoir de ce côté. Cela va, je vous remercie.

M. Picard: Oui.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député de Vimont.

M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Il me fait plaisir de saluer les gens de Repentigny, plus précisément, M. le maire. J'aurais quelques questions à vous poser. La ville de Repentigny est une ville en plein essor. En favorisant le transport en commun, comme semble vouloir le faire la proposition gouvernementale, est-ce que cela ne favoriserait pas le développement économique de la ville de Repentigny?

M. Picard: La ville de Repentigny s'est développée dans un contexte de transport public que vous connaissez. On a 14 000 emplois-jours. Il y en a 325 qui voyagent par autobus. On ne peut pas dire que c'est le transport public qui a créé la prospérité de Repentigny. C'est évident de par les chiffres.

M. Bourbeau: Qu'est-ce que vous pensez de la politique de l'étalement urbain? Est-ce que cela dérange Repentigny que le gouvernement veuille non pas favoriser l'étalement urbain, mais contrer l'étalement urbain? Cela ne doit pas aller à l'encontre des intérêts de votre municipalité, puisque si on tente d'empêcher l'étalement urbain, cela se fait au détriment des municipalités comme la vôtre.

M. Picard: M. le Président, si on parle d'étalement urbain, si je comprends bien, c'est le zonage, je suppose. Vous référez au zonage agricole? Dans les documents que nous avons ici, même si on traite de transport, on parle aussi de zonage agricole qui empêche l'étalement urbain. Je ne sais pas si c'est cela que vous voulez souligner parce que notre municipalité a été durement frappée par le zonage agricole. On a un très fort pourcentage de notre territoire qu'on ne pourra pas bâtir. Si le territoire vert reste le même que présentement, au rythme auquel on se développe, on aurait pour environ deux ans, deux ans et demi, trois ans au maximum de développement; après cela, on met la clef dans le développement de Repentigny. Cela nous faisait dire à notre député que, si le gouvernement avait établi une telle politique il y a 25 ans, la ville de Repentigny, qui est un joyau du Québec, n'existerait pas du tout.

M. Bourbeau: C'est bien sûr que, si tout le territoire était zoné agricole, vous n'auriez pas pu vous développer.

M. Picard: Alors, vous parlez d'étalement urbain par rapport au zonage agricole. C'est sûr qu'ici, dans le projet du transport en commun, on dit: "En accord avec cette préoccupation, la Loi sur la protection du territoire agricole protège les bonnes terres agricoles et limite, par conséquent, l'étalement urbain". Chez nous, les terres agricoles ne sont pas exploitées dans le contexte de la loi agricole et on espère pouvoir élargir la zone, ce qui nous permettrait peut-être à ce moment-là de favoriser un système de transport adéquat pour une partie de la population qui serait intéressée à utiliser le transport en commun.

M. Bourbeau: Vous auriez un bassin de population un peu plus important qui vous permettrait de rentabiliser le transport, peut-être.

M. le maire, à Repentigny, comment se présentait la situation jusqu'à récemment? Je crois comprendre que, depuis pas tellement longtemps, le transport en commun chez vous est donné par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Comment cela se passait-il avant que la CTCUM commence à desservir votre territoire? Qui vous donnait le service de transport en commun?
(15 h 30)

M. Picard: Avant que la CTCUM soit chez nous, M. le Président, c'était Métropolitain transport et des transporteurs privés. Nous en avions un de Berthier, deux du côté de Joliette et Métropolitain transport qui assuraient le transport et l'usager payait lui-même le coût de son billet. Ce sont à peu près les mêmes proportions, d'après les chiffres que nous

avons, qui voyagent présentement par Métropolitain transport, compte tenu de l'augmentation de notre population. Par contre, la ville n'avait rien à payer, mais lorsque la CTCUM a exproprié Métropolitain transport, nous n'avons pas été consultés sur l'expropriation, non plus que sur le service, mais, par des lois qui ont été adoptées par le gouvernement, soit les lois 56 sur le transport, 73 et 112, celui-ci nous oblige à payer la facture selon la comptabilité tenue par la CTCUM pour le service du transport sur notre territoire.

M. Bourbeau: Y avait-il un problème de transport en commun au moment où on a fait passer le transport privé chez vous, qui ne coûtait rien à la municipalité, à un transport public qui coûte quelque chose? Ce changement est-il venu parce qu'il y avait un manque de service aux usagers, parce que le service n'était pas adéquat? Est-ce que c'était trop cher pour les usagers? Y avait-il un problème ou si c'est arrivé comme cela sans qu'il y ait de problème?

M. Picard: M. le Président, le problème n'existait pas dans la ville de Repentigny pour les usagers ou la ville elle-même. Il existait peut-être pour Métropolitain transport, mais pas pour nous, parce que la ville ne donnait aucune subvention pour le transport et l'usager payait son billet.

M. Bourbeau: Ah bon! À un moment donné, la compagnie Métropolitain transport ne pouvait plus continuer à donner le service? Ce n'était pas assez rentable pour elle?

M. Picard: Je ne le sais pas, il faudrait peut-être interroger les autorités concernées. Je sais que cela a été exproprié par la CTCUM.

M. Bourbeau: À un moment donné, Métropolitain transport, qui est une compagnie privée, a été expropriée par la CTCUM. Vous dites que vous n'avez pas été consultés. La CTCUM a commencé à donner le service chez vous, sûrement un service qui est adéquat; quand on connaît la CTCUM, c'est sûrement un bon service.

M. Picard: Identique à celui que nous avions précédemment.

M. Bourbeau: Identique. Boni

M. Picard: Il n'y a pas de changement.

M. Bourbeau: Et les coûts aux usagers sont inférieurs ou supérieurs?

M. Picard: Cela a dû suivre le coût de la vie. Je pense que c'est 1,75 \$ pour aller

et 1,75 \$ pour revenir; cela fait 3,50 \$. Ce qu'étaient les coûts en 1979, malheureusement je n'ai pas les chiffres.

M. Bourbeau: Comme c'est la CTCUM qui donne le service, il va certainement y avoir des déficits; quand on connaît la rentabilité du transport en commun public, c'est aussi vrai que c'est vrai que le soleil va se lever demain. Alors, là, vous allez être pris pour payer des déficits. Si je comprends bien, cela fait trois ans que la CTCUM vous donne du service. Est-ce que vous avez eu des factures depuis trois ans? Quel est le montant des factures que vous avez dû payer? Est-ce que cela va en augmentant d'année en année?

M. Picard: M. le Président, c'est exactement les chiffres que j'ai donnés tout à l'heure, lorsque la CTCUM a commencé à fonctionner sur notre territoire. L'étude a été faite par un bureau de conseillers. Les chiffres que j'ai donnés sont relatifs à des projections qui avaient été faites sur le transport exploité par la CTCUM, mais nous n'avons reçu aucune facture, nous sommes dans le même cas que les autres municipalités qui étaient préalablement desservies par Métropolitain transport. Depuis 1980, nous demandons à répétition des factures, nous les demandons avec la sagesse de dire que nous allons les contester, parce que nous n'avons pas été partie aux ententes et nous rejeterons probablement les coûts qui nous seront facturés. Mais cela fait déjà trois ans et nous n'avons pas encore de facture.

M. Bourbeau: Qu'est-ce qu'on vous répond quand vous demandez d'avoir des factures pour le transport en commun à la CTCUM? On vous dit qu'elles ne sont pas disponibles ou que la comptabilité n'est pas tenue? Quelles sont les raisons?

M. Picard: D'après la loi 73, ils sont censés tenir une comptabilité séparée pour le transport qu'ils font sur notre territoire. Les chiffres auraient dû être connus dès la première année. Je ne suis pas dans le secret des dieux, mais apparemment dans la loi on a marqué qu'il y avait un indice de richesse pour chacune des municipalités qui étaient desservies. On doit faire des ajustements selon des indices de richesse. Cela apparaît peut-être dans le texte assez facile à traduire en chiffres, mais en pratique c'est peut-être plus difficile. C'est peut-être un des points qui empêchent l'envoi des factures.

M. Bourbeau: Mais la facturation selon l'indice de richesse, est-ce que c'est dans la loi qui a déterminé l'expropriation?

M. Picard: Non, la loi qui a fait l'expropriation, c'est la loi 56. La loi qui faisait la répartition des coûts, c'est la loi 73.

M. Bourbeau: Est-ce que cela veut dire que, si dans une municipalité donnée l'indice de richesse est plus élevé, on va charger plus cher que dans une municipalité où l'indice de richesse est moins élevé?

M. Picard: Oui.

M. Bourbeau: C'est une forme de redistribution de la richesse collective, quoi? C'est un genre de mesure sociale qu'on utilise pour faire payer les coûts du transport en commun? Est-ce que c'est ce que vous nous dites, actuellement?

M. Picard: Je vous dis que, dans la loi, c'est ce qui est écrit, il se tient une comptabilité séparée sur notre territoire par l'exploitant, qui est la CTCUM, et celle-ci doit nous envoyer une facture. Mais il doit sûrement y avoir un empêchement quelconque, puisque cela fait trois ans, et nous n'avons pas encore eu de facture.

M. Bourbeau: Sur la question de l'indice de richesse, cela m'étonne un peu de voir cette notion dans le décor, parce que, en général, quand on parle d'envoyer des factures, c'est sur la base des services rendus au coût et c'est la première fois que j'entends dire que, dans un dossier comme celui-là, on introduirait une notion comme celle de l'indice de richesse. Cela n'a strictement rien à voir avec les coûts qui ont été occasionnés et si la CTCUM a dépensé chez vous, par exemple, 200 000 \$ pour une année de service, elle devrait vous facturer 200 000 \$ et ce n'est pas à elle à se faire des programmes sociaux. Je pense que le gouvernement a ce qu'il faut pour redistribuer la richesse par l'intermédiaire de ses programmes sociaux. Vous êtes bien sûr que l'indice de richesse compte comme un facteur de répartition de la facture.

M. Picard: Je n'ai pas le texte devant moi. Vous commencez à me faire douter, mais j'en ai presque la certitude. De toute façon, on doit répéter, M. le Président, que cela fait trois ans qu'il y a fonctionnement et cela fait trois ans qu'on n'a pas eu de factures. Il faudrait peut-être demander au responsable pour savoir quel est l'empêchement d'envoyer les factures, dans les circonstances.

M. Bourbeau: De toute façon, la conclusion de cette discussion, c'est que vous n'avez pas encore de facture et vous avez bien hâte de savoir ce que cela va vous coûter pour les trois années. Avez-vous un

ordre de grandeur de ce que cela peut être pour l'année courante?

M. Picard: Pour 1980, au moment de l'étude qui a été remise au ministère, en février 1981, c'était une subvention de 247 000 \$ environ, d'après les calculs des experts; 247 000 \$ pour la ville de Repentigny.

M. Bourbeau: Pour un an?

M. Picard: Pour un an, pour la ville de Repentigny.

M. Bourbeau: Cela, c'est l'année 1980.

M. Picard: Oui.

M. Bourbeau: Cela veut dire que, depuis ce temps, il y a presque deux autres années qui se sont écoulées et cela devrait augmenter d'année en année. Vous vous attendez de recevoir une facture assez lourde, je présume, éventuellement.

M. Picard: On ne s'attend pas à cela de gaieté de coeur. On craint de recevoir une facture qu'on aura de la difficulté à payer.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il y a encore des entreprises de transport privé qui circulent sur le territoire de Repentigny, actuellement?

M. Picard: Oui, nous avons les mêmes que précédemment. Nommément, je pense que c'est Brissette Transport, Laurentide, Brandon Transport, et qui passent à porte fermée. C'est pourquoi, dans le mémoire, on demandait qu'elles passent à porte ouverte. Elles pourraient faire le service sans être subventionnées et elles seraient utiles à une population comme auparavant.

M. Bourbeau: Cela, c'est intéressant. Vous me dites qu'il y a trois compagnies de transport qui passent chez vous et qui ne peuvent pas ouvrir les portes. Je présume que les autobus ne sont pas pleins, d'après ce que vous semblez dire. Ils pourraient, sans charge additionnelle, prendre des passagers à Repentigny, les amener à Montréal, sans aucun coût pour la collectivité et en rentabilisant même les finances de ces transporteurs. C'est ce que vous dites, je pense.

M. Picard: Oui. Et ce qui est surprenant, M. le Président, c'est que ces compagnies partent de Joliette ou de Berthier, prennent des passagers chez eux, se rendent à Montréal la porte close sur une grande partie de leur territoire et c'est encore assez rentable pour que l'entreprise

privée le fasse. Tandis que, quand la CTCUM passe sur notre territoire, de par la loi, on est obligé de payer une facture.

M. Bourbeau: Vous faites référence au fait que, très souvent, les transporteurs privés réussissent à fonctionner à des coûts de beaucoup inférieurs à ce que peut coûter, pour la collectivité, le transport public. Si je comprends bien, vous aimeriez qu'on revienne à la situation qui existait avant que la CTCUM vous desserve, en ce sens que vous préféreriez ne plus être desservis par la CTCUM, et avoir à payer une quote-part importante, et faire en sorte que le transport chez vous soit assuré par ces transporteurs privés qui passent à travers la ville actuellement, qui n'ont pas le droit de prendre des passagers, mais qui pourraient bien le faire si on leur en laissait l'occasion, et tout cela, sans avoir à forcer la municipalité à contribuer de quelque façon au déficit. Est-ce que je vous comprends bien? Est-ce que c'est la suggestion que vous faites ou avez-vous d'autres commentaires à ajouter?

M. Picard: Dans le mémoire, c'est une des suggestions. D'ailleurs, je pense qu'on la retrouve dans le livre blanc du gouvernement. On avait aussi pensé au covoiturage et, si on pousse un peu plus loin, M. le Président, si vous me permettez un mot anglais, le Dial-a-Bus System qui avait été étudié. Avec tous nos moyens électroniques, il serait si facile, pour si peu d'usagers et 350 jours, de peut-être avoir une console où on pourrait enregistrer les destinations, les départs de Repentigny, les points d'arrivée en ville et aider des gens par le covoiturage. J'en l'avait déjà proposé préalablement. C'est peut-être une façon de minimiser les coûts du transport, si le gouvernement pouvait nous trouver une solution d'aide, ou même sans aider, par ces moyens électroniques, s'il pouvait rendre service aux gens par le covoiturage.

Si vous me permettez, M. le Président, vous connaissez peut-être le système. Les gens appellent, par exemple, à l'hôtel de ville, et l'heure du départ le matin est enregistrée, l'endroit où ils vont, et, l'heure du retour le soir. Celui qui peut rendre service fait la même chose. C'est enregistré dans le cerveau électronique, compilé et, après cela, il y a entente entre les parties pour le covoiturage. Cela existe déjà aux États-Unis, on en avait parlé il y a déjà quelques années, c'est une proposition qui était restée pendante. Peut-être que dans le nouveau projet de loi, si vous avez un nouveau projet de loi, on pourrait regarder de plus près cet angle au transport public, le covoiturage.

M. Bourbeau: Je pense que c'est une

notion qui a été véhiculée à de nombreuses reprises depuis deux semaines ici, la question du covoiturage et des autres systèmes de transport dits légers ou doux. Finalement, une dernière question, M. le maire. La ville de Repentigny est une ville choyée en ce qu'elle est une des rares villes qui aura le bénéfice, un jour, d'avoir chez elle, un métro de surface puisque, dans le projet de Belleval, on parle de la ligne no 6, la ligne du métro de surface qu'a favorisée le ministre des Transports, métro de surface qui devait partir du centre-ville de Montréal, en passant en dessous du tunnel Mont-Royal et en bifurquant vers l'est, devait, en passant à l'extérieur des municipalités de Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, et bifurquant à l'extérieur de Pointe-aux-Trembles, se rendre éventuellement jusque dans le beau comté de L'Assomption jusqu'à la ville de Repentigny. Est-ce que vous êtes heureux de savoir qu'un jour vous aurez le métro de surface? Seriez-vous disposé à payer votre juste part des coûts et des déficits, si jamais il y en a, ou l'immobilisation de ce magnifique instrument que constituera un jour le métro de surface?

M. Clair: Peut-être un point d'information pour M. le maire de Repentigny justement. Sauf erreur, actuellement dans la planification, pour plusieurs années, il arrêterait à Pointe-aux-Trembles au moins.

M. Bourbeau: Ah! bon.

Une voix: Je l'espère.

M. Bourbeau: Je pense bien qu'étant donné qu'on l'avait annoncé originalement comme devant aller jusqu'à Repentigny, une fois qu'il serait rendu à Pointe-aux-Trembles, ce ne serait pas grand-chose de lui faire traverser le pont.

M. Clair: Dans l'accord...

M. Bourbeau: De toute façon, je signalerais que j'ai posé la question au maire de Repentigny et que...

M. Clair: ... juste un point pour nous éclairer.

M. Bourbeau: ... le ministre encore là tente de téléguider les réponses. Le maire est parfaitement compétent, je pense, pour répondre aux questions que je lui pose, sans avoir à être influencé par le ministre.

M. Clair: Je voudrais simplement insister sur le fait que mon collègue, le député de L'Assomption, ministre des Finances, des Institutions financières et Coopératives, bien soucieux de respecter l'autonomie municipale, avait insisté au

moment du décret, prévoyant le plan de transport intégré, pour qu'il y ait bien une virgule après "s'il y a lieu", et le texte continue. Vous pourriez vérifier dans le texte.

M. Bourbeau: S'il y a lieu.

M. Clair: Ou quelque chose comme cela.

M. Bourbeau: Je vérifierai la virgule, c'est sûrement une virgule électorale.

M. Clair: ... l'autonomie municipale.

M. Bourbeau: Quand la ligne de métro de surface sera construite jusqu'à Pointe-aux-Trembles, maintenant, semble-t-il, mais également, s'il y a lieu, jusqu'à Repentigny, seriez-vous disposé à recevoir le métro de surface et à en payer les coûts?

M. Picard: M. le Président, nous avons, lors de l'étude, compilé les chiffres sur les trains de banlieue vers le sud et vers l'ouest. Une seule compagnie avait à ce moment environ 50 trains de banlieue par jour vers l'ouest et deux vers le sud, aucun vers l'est. On avait souligné à nos représentants - à ce moment, M. Parizeau et M. Léger - qu'il y avait une disparité dans le transport public et que lorsqu'il y avait des déficits encourus par le Canadien National ou le Canadien Pacifique pour ces trains de banlieue, souvent c'était comblé par un palier de gouvernement supérieur, à même les taxes des citoyens, de l'est comme de ceux du reste de la province de Québec, mais tout de même, nous n'avions rien du côté est. Vous dire qu'on ne souhaite pas ardemment un système de transport adéquat vers l'est, ce serait vous mentir. Quant à la participation financière, je pense que vous êtes au courant que les lignes CN et CP sont présentement la propriété d'un organisme régional de Montréal, alors ils vont vers l'ouest et vers le sud alors que, vers l'est, il n'y a rien. Si jamais vous pensiez à élaborer une ligne vers l'est, nous espérons que le gouvernement fera plus que la part qui est suggérée dans les deux volumes que nous avons étudiés. (15 h 45)

M. Bourbeau: Personnellement, je vous remercie. Je n'ai plus d'autre question. Je vous félicite pour votre excellente collaboration aux travaux de cette commission.

Le Président (M. Boucher): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Rapidement, M. le maire de Repentigny, vous avez fait état de votre fierté légitime de ce qu'était devenue la ville de Repentigny; vous en avez d'ailleurs parlé comme d'un des joyaux du Québec. Je

voulais vous demander si vous pensiez que Repentigny aurait pu devenir ce qu'elle est si elle n'avait pas été à proximité d'une région métropolitaine, si, par exemple, cela aurait été possible dans une autre région ou si c'est la présence d'un centre urbain, d'un centre-ville, d'une région métropolitaine qui a eu une incidence directe aussi sur ce qu'avait pu devenir finalement la ville de Repentigny?

Je vous pose une autre question tout de suite pour ne pas prolonger les débats. Vous avez fait état de l'étude menée en 1978 et je pense - je voudrais seulement vérifier avec vous - que c'est une étude qui a été reprise en 1980 où les chiffres avaient été déposés au ministère des Transports en 1980. C'est une étude menée en 1978. C'est bien cela?

Vous allez pouvoir me le préciser. Dans cette étude, il y avait donc, l'indice de fréquentation des transports en commun évalué à un peu plus de 300 par jour dans les transports en commun à Repentigny. Vous faisiez également mention d'un chiffre de 8000, j'imagine, véhicules automobiles ou de 8000 personnes qui se déplaçaient de Repentigny vers d'autres destinations à des fins de travail. Ces 8000 personnes, si c'est le cas, se déplacent dans des véhicules automobiles. Je voulais vous demander à combien vous estimiez le nombre de personnes qui résident et travaillent à Repentigny même? Ces 8000 personnes, j'imagine, pour la plupart d'entre elles, se dirigent vers la région métropolitaine: à combien estimez-vous le nombre de personnes qui utilisent les transports en commun métropolitains?

M. Picard: M. le Président, je voudrais vous souligner notre joie et notre plaisir de voir qu'à la commission parlementaire il y a une dame qui siège avec vous, parce que nous avons le même bonheur à la ville de Repentigny. Lors de la dernière élection, nous avons réussi à faire élire une dame, qui est Mme Leroux et qui nous accompagne aujourd'hui.

Après avoir souligné cette présence, je voudrais mentionner aussi qu'il n'est pas surprenant qu'une représentante féminine ait été frappée par le fait que j'aie parlé d'un joyau dans la province de Québec en parlant de la ville de Repentigny. Je lui dirai, M. le Président, qu'il est évident que, selon ce qu'on appelle, nous, le développement des banlieues et que d'autres appelleront l'étalement urbain, toutes les têtes de pont ont connu un développement assez sensationnel, que ce soit du côté de Laval, que ce soit du côté de Lachenaie présentement ou de la ville de Repentigny. C'est sûrement dû au fait d'un grand centre qui, à un moment donné, peut-être déborde pour des raisons familiales, plus souvent

qu'autrement, ou que, pour des raisons sociologiques, les gens aiment sortir de la grande ville pour - comme on dit familièrement - élever leur famille, se rapprocher un peu des espaces de verdure plus étendus. C'est probablement dans ce contexte que la ville de Repentigny s'est développée. De toute façon, il y a 25 ans, nous n'étions environ que 2500; nous avons, dans le recensement provincial de l'an passé, environ 34 000 personnes et on sait qu'on est au moins 36 000 ou 37 000 parce qu'on développe encore. On a émis pour 15 000 000 \$ de permis, cette année. Je pense que cela ne se répète pas à l'échelle de la province. C'est selon une planification à long terme qu'a été établi un plan de zonage et d'urbanisme qui intéresse les aménageurs immobiliers et qui semble intéresser aussi ceux qui ont de jeunes familles et qui veulent vivre en banlieue dans des espaces de verdure.

Pour revenir à la deuxième question, à savoir quand a été faite l'étude, nous avons été nommés, par arrêté en conseil, en 1978, au nombre de 24 municipalités. Nous avons siégé assez tranquillement, au début. Le rapport a été complété en 1980. Alors, les chiffres que j'ai donnés tout à l'heure étaient de 1980. Le rapport a été étudié à la fin de 1980 par les élus qui avaient été mandatés par arrêté en conseil et il a été déposé au ministère des Transports au mois de février 1981. Ce sont des chiffres tout de même assez récents. Les chiffres que je vous ai donnés quant au coût, quant au nombre d'usagers pourraient être révisés et réactualisés, comme l'a fait le groupe COTREM. Si vous augmentez le nombre de passagers, il est fort possible que seulement avec l'inflation, vous augmentiez le coût du transport, ce qui fait qu'on aimait mieux, M. le Président, vous déposer un document officiel et des chiffres officiels. C'est pour cela qu'on a travaillé sur ce document. Si vous l'actualisiez, le nombre d'usagers va probablement grandir; par contre, la somme va probablement déborder de beaucoup le montant que nous avons soumis au ministère.

Quant aux personnes qui travaillent à Montréal, j'ai eu l'occasion de le dire tout à l'heure, il y a 14 000 employés/jour à Repentigny. Nous en avons, d'après le rapport du début de 1981, 327 qui viennent à Montréal par autobus et 343 qui en reviennent. C'est l'occupation des sièges d'autobus. Si vous prenez un siège d'autobus, cela veut dire qu'il y a environ 330 ou 340 personnes qui utilisent un siège d'autobus/jour, pour les coûts qu'on a mentionnés tout à l'heure. C'est peut-être un exercice mathématique, mais il faut le faire pour réaliser que cela dépasse la capacité de payer des citoyens. Cela dépasse même une norme logique.

Mme Harel: Me permettez-vous, M. le maire? J'espère d'ailleurs que Mme Leroux et moi-même n'allons pas, ni elle ni moi, rester seules comme nous le sommes malheureusement trop souvent dans nos réunions respectives.

M. Picard: On est avec vous.

Mme Harel: Au sujet des 14 000 employés/jour dont vous parlez, combien d'emplois sont créés dans la ville même de Repentigny?

M. Picard: J'ai répondu tout à l'heure à cette question, M. le Président.

Mme Harel: 3000?

M. Picard: C'est environ 4500 ou 5000 emplois qui sont créés dans la ville de Repentigny ou dans la région immédiate.

Mme Harel: Donc, c'est un peu plus ou à peu près 10 000 personnes qui ont à se véhiculer à l'extérieur de Repentigny pour gagner leur vie. Il y a eu beaucoup de débat à cette commission, notamment sur le comportement des usagers du transport, quel qu'il soit, et on faisait souvent état de ce comportement habituel de l'usager de l'automobile. Vous ne pensez pas que les citoyens de Repentigny, comme l'ensemble des citoyens du Québec et des sociétés industrielles, sont assez durement touchés par une crise économique qu'elle peut les inciter à changer de comportement? Dans les chiffres récents que nous avait soumis un groupe qui s'est présenté en commission parlementaire la semaine dernière, on y disait que le propriétaire d'une automobile consacrait en 1980 plus de 3200 \$ à son automobile. Ce montant représentait en moyenne de 25% à 30% de son salaire après impôt. C'est la dépense moyenne que cela occasionne. On se demande vraiment si en 1982, même si cette étude est récente, les usagers de l'automobile n'ont pas des incitations beaucoup plus grandes, compte tenu des difficultés devant lesquelles plusieurs se retrouvent, à justement modifier leur comportement.

M. Picard: M. le Président, je pense que M. le ministre est la personne qui s'est penchée sur le problème et qui a tenté de trouver des solutions. On l'a exprimé tout à l'heure pour notre région, s'il y avait lieu d'établir un transport public, c'est peut-être du côté du covoiturage, surtout après la preuve faite d'après les chiffres de 1980 que chaque siège d'autobus employé pour notre municipalité coûte environ 3500 \$ par année. Si vous montez quatre personnes dans une automobile par jour pour aller et retour - cela fait seulement deux voyages - cela veut

dire que le gars fera 14 000 \$ par année avec son automobile. Cela serait assez payant. Si on utilise la formule du covoiturage telle qu'elle est élaborée dans le mémoire et qu'on utilise en plus la formule électronique du Dial-a-Bus System, je pense qu'on pourrait arriver, comme le dit si bien Mme la députée, à trouver une solution de rechange qui serait peut-être de beaucoup plus économique et qui donnerait un service de porte à porte, ou presque, deux fois par jour. Et celui qui le ferait aurait l'utilisation de son automobile sept jours par semaine.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre. M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Compte tenu de la population de Repentigny et de l'affluence que la CTCUM a dans ses autobus, je n'ai pas de chiffres, mais je m'imagine que la plupart des gens, une grande majorité de vos concitoyens ont actuellement le système de covoiturage. La plupart des gens se voient à trois ou quatre ensemble, probablement, dans Repentigny. Actuellement, vous n'avez pas de chiffres, évidemment, mais est-ce que, selon votre expérience du milieu de Repentigny, il y a beaucoup de personnes qui voyagent ensemble pour aller travailler, soit dans l'est de Montréal ou...

M. Picard: M. le Président, notre région a toujours été avant-gardiste. Il se peut que nous soyons les précurseurs du système que propose M. le ministre parce que, de toute évidence, il n'y en a que quelques centaines qui voyagent par autobus sur le nombre énorme de gens qui se déplacent vers Montréal. Si vous me le permettez, M. le Président, une autre formule que nous tentons d'établir à Repentigny, c'est de rendre la ville autonome dans ses services et d'avoir le plus grand nombre de personnes, d'une deuxième ou parfois d'une troisième génération, qui pourront travailler dans la ville de Repentigny ou dans la région immédiate pour éviter ces grands déplacements. Nous avons eu l'occasion de lire des volumes sur d'autres pays. Plus particulièrement - je le cite parce que c'est intéressant d'y faire une recherche - à Moscou, vous avez des villes satellites. C'est beaucoup plus gros que ce que nous connaissons à Montréal, mais, à vingt-cinq ou trente milles de la grande région métropolitaine, pour dégager le centre-ville, on fait des villes satellites, mais qui deviennent autonomes.

J'explique le mot "autonome". C'est qu'il y a un pourcentage raisonnable d'usines, un pourcentage raisonnable de commerces qui créent des emplois, qui sont générateurs d'emplois pour ceux qui travaillent dans la région immédiate au lieu de faire des déplacements énormes. C'est une formule

qu'on a tenté d'appliquer à Repentigny. On ne l'a peut-être pas fait avec le succès qu'on aurait voulu mais, M. le Président, on avait à peine 800 à 1000 emplois, il y a une dizaine d'année, et nous en sommes rendus à 5000 dans notre région immédiate, sur 14 000. C'est déjà un beau succès. Peut-être qu'avec une autre génération nous allons pouvoir combler la marge, ce qui fera que les gens seront appelés à moins se déplacer pour aller travailler.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je voudrais d'abord m'excuser auprès du maire et des conseillers de Repentigny d'avoir dû m'absenter au début de la présentation de leur mémoire pour aller participer à la réunion du Conseil des ministres. Je devais absolument m'y rendre.

Je serai très bref. Simplement, à partir des échanges que j'ai entendus, je pourrais peut-être apporter seulement trois précisions à la suite des questions et commentaires du député de Laporte.

En ce qui concerne la base de la répartition de la facture de Métropolitain provincial, on m'indique qu'il en était question et on se demandait comment il se faisait que c'était basé sur le seul critère du potentiel fiscal. Je crois que c'est ça la question. La réponse est que la Communauté urbaine de Montréal, dans la loi, a déjà réparti à l'intérieur de la communauté urbaine les factures aux différentes municipalités sur cette base qui est la même pour Métropolitain provincial. Elle pourrait certainement être améliorée, surtout en dehors de l'île de Montréal. Pour la Communauté urbaine de Montréal, c'était la demande, l'unanime, je pense, à ce point de vue pour la CUM.

En ce qui concerne le déficit d'exploitation de Métropolitain provincial avant 1980, de 1977 à 1980, le gouvernement a effectivement subventionné le déficit d'exploitation de l'ensemble du réseau Métropolitain provincial pour un total de 8 300 000 \$ pour ces quatre années.

En ce qui a trait au dernier point, il y avait beaucoup de commentaires, il était beaucoup question de l'ensemble de la réforme pour la ville de Repentigny relativement à l'organisme régional de transport. Ce que j'ai surtout retenu, en ce qui concerne la ville de Repentigny, c'est que ce que vous souhaitez dans le fond c'est de pouvoir opter pour un transporteur privé. Cela est également dans la réforme, pour le territoire sur lequel vous êtes situés; le pouvoir est laissé, justement, aux autorités locales de faire un premier choix entre un transporteur privé et un transporteur public et ensuite, de fixer un niveau de service

désiré en fonction, bien sûr, de la possibilité de rentabiliser un service privé. Dans ce sens-là, je veux simplement préciser que cela ne va pas à l'encontre de la proposition gouvernementale. Cela va dans le même sens. On visait à offrir un choix: D'un côté il y a du service de transport en commun existant déficitaire, par ailleurs il y a, dans un certain nombre de corridors, des transporteurs privés qui pourraient s'entendre avec les municipalités pour offrir un niveau de service qui convienne au milieu concerné. Donnons-leur donc simplement le choix et le pouvoir d'effectuer ce choix avec des transporteurs privés.
(16 heures)

M. le Président, je n'ai pas d'autres...
Oui.

M. Picard: M. le Président, je remercie le ministre de ses commentaires. C'est vrai que les deux points qu'il a soulignés sont dans le volume. Par contre, je réitère que si nous ne sommes pas dans l'ORT, qui est la région métropolitaine de recensement, nous pourrions peut-être avoir un service par transporteur privé ou par une organisation d'une autre nature. Mais si ma compréhension est bonne sur le texte des deux volumes, nous n'aurions pas droit à la subvention provinciale.

M. Clair: Dans le territoire C, oui, la subvention aux revenus pourrait s'appliquer. C'est dans le territoire D qu'il n'y aurait pas de subvention. La création d'un organisme régional de transport, c'est une chose. C'en est une autre que le transport de nature locale dans le territoire de l'organisme régional. Autrement dit, le périmètre et la structure, ce sont deux choses différentes. À supposer qu'il n'y ait pas de mise en place d'un organisme régional de transport à court terme, c'est évident qu'il va quand même falloir maintenir des programmes de subvention dans le périmètre défini; on ne peut pas purement et simplement laisser tomber tout le monde en dehors de la Commission de transport de Laval, de la rive sud et de la Communauté urbaine de Montréal.

Autrement dit, je reçois vos commentaires quant à la constitution d'un organisme régional de transport. Je les accepte comme tels. Mais je dis: à supposer qu'il n'y ait pas création d'un organisme régional de transport, le problème que vous avez avec les quotes-parts de Métropolitain provincial demeure quand même entier. De toute façon, il faut s'attaquer à la solution de ce problème et, de toute façon, il faut offrir la possibilité, je pense, de choisir entre un transporteur privé et un transporteur public selon un niveau de service défini par les autorités locales.

M. Picard: M. le Président, avec votre permission. Pour la préparation de notre mémoire, M. le ministre, nous avons des questions qui ont été posées. La troisième question était... bien, je la trouve assez claire, peut-être que j'ai une compréhension différente. L'obligation pour les municipalités situées à l'intérieur du territoire de l'organisme régional de transport, qui est l'ORT, de participer à l'organisation et au financement du transport en commun. Mais dans les textes, si nous ne sommes pas à l'intérieur de l'ORT, apparemment, nous n'aurions pas le privilège de jouir des subventions gouvernementales.

M. Clair: Effectivement, si vous n'étiez pas dans le territoire de l'organisme régional. C'est simplement la distinction, M. le maire, entre le territoire de l'organisme régional et la constitution d'un organisme régional. Dans le fond, le périmètre défini, c'est un périmètre subventionnable; mais c'est évident que, même à l'intérieur du périmètre subventionnable, les règles qu'on va appliquer vont être les mêmes partout, à savoir: subventions par le gouvernement, mais participation par les municipalités concernées, pour le service offert dans un territoire donné, au déficit s'il y en a un.

M. Picards: M. le Président, conscient de ce que nous comprenons maintenant, avec les explications de M. le ministre, je réitère, au nom de notre municipalité, un non catégorique à l'ORT pour notre municipalité.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Une seule remarque, M. le ministre. Maintenant, on offre un choix aux gens de Repentigny, soit que les autorités locales choisissent un transport privé ou qu'elles choisissent un transport public. Par contre, on a exproprié une compagnie et on leur a imposé un choix. Deuxièmement, en ce qui a trait aux quotes-parts qui sont payées par les municipalités, dont les villes de Valleyfield, Châteauguay et Repentigny, depuis trois ans, comme les autres municipalités, elles n'ont pas reçu leurs quotes-parts. J'ai communiqué avec un des commissaires à la CTCUM et vous auriez avantage, M. le ministre, à discuter avec le ministre des Affaires municipales parce que, apparemment, il y a quelque chose qui fait que la CTCUM est dans l'impossibilité d'envoyer des quotes-parts à ses municipalités à cause de la loi no 57 parce qu'il y a certaines complications et un impact fiscal. Ce sont là mes informations, mais je n'ai pas assez de détails pour vous en dire davantage aujourd'hui.

M. Clair: Je ne vois pas...

M. Bissonnet: Il semble cependant que ce serait la raison pour laquelle la CTCUM n'est pas capable actuellement d'envoyer des factures aux municipalités concernées, c'est-à-dire Valleyfield, Châteauguay et les autres. Il y a apparemment une difficulté en rapport à la loi 57 sur la réforme fiscale.

M. Clair: Je n'ai jamais été ...

M. Bissonnet: C'est la raison qu'on m'a donnée, mais je n'ai pas eu le temps de rencontrer encore le commissaire à cet égard, ce que je ferai dans les prochains jours.

M. Clair: ... informé de ce point-là. D'ailleurs, j'ai déjà indiqué que devant le retard j'adressais une demande...

M. Bissonnet: Il est temps.

M. Clair: ... au président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal d'envoyer les quotes-parts parce que je pense qu'il est normal que les municipalités n'attendent pas indéfiniment. Quant à l'avenir, c'est justement ce qu'on vise à corriger, c'est que des quotes-parts ne soient plus envoyées à des municipalités sans que celles-ci aient eu à se prononcer sur le niveau de services qu'elles désirent et ce qu'elles sont prêtes à payer. À ce compte-là, je pense qu'il serait beaucoup plus démocratique de cette façon-là. Mais, encore une fois, au moment où la loi affiliant Métropolitain provincial à la CTCUM a été adoptée, c'était dans un geste ponctuel qui a dû être posé par le gouvernement pour éviter que le service soit purement et simplement abandonné dans l'ouest de la ville de Montréal et sur tout le réseau Métropolitain provincial.

Une voix: Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. Tremblay: C'est assez surprenant puisque sur la rive sud de Montréal la CTRSM a fait parvenir les quotes-parts aux municipalités, cela a été contesté par les municipalités et amené devant la Commission municipale du Québec et celle-ci s'est prononcée en disant que la CTRSM était justifiée de faire parvenir les factures.

M. Bissonnet: Pour répondre brièvement à votre question, j'ai eu une communication téléphonique et, dans les prochains jours, j'aurai plus d'explications. Je trouve que c'est complètement anormal que des municipalités obligées d'équilibrer leur budget ne reçoivent pas les factures. C'est donc pour cela que j'ai appelé et j'aurai une réponse plus définitive à ce problème dans

les prochains jours.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le maire.

M. Picard: M. le Président, je pense que c'est un problème particulier sur les expropriations de Métropolitain par la CTCUM. C'était la loi 56 du temps et la loi 73 qui faisaient une répartition de la comptabilité.

Pour éclairer l'Assemblée, ce n'est pas nécessairement la loi 57 sur la fiscalité parce que c'est une loi spéciale de distribution par une comptabilité tenue pour les territoires de Beauharnois et Châteauguay, et, de notre côté, Repentigny, Joliette et Berthier.

M. Clair: Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci. Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de la ville de Repentigny, particulièrement M. le maire Picard, qui est un ex-citoyen de Rivière-du-Loup, une ville qu'on pourrait considérer comme un autre joyau parmi les villes du Québec.

M. Picard: Cela est endossé, M. le Président. On vous remercie de votre sollicitude à notre égard.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le maire.

Paroisse de Saint-Sulpice

J'invite maintenant les représentants de la paroisse de Saint-Sulpice. Me André Comeau, si vous voulez procéder à la lecture de votre mémoire.

M. Comeau (André): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, madame. Saint-Sulpice, comme vous pouvez le constater sur la carte, est située à la limite est de l'aire d'intervention prévue pour l'ORT. Cette situation géographique peut-être un peu particulière lui permet d'espérer possiblement un statut particulier ou lui permet peut-être d'espérer qu'elle a le choix de faire partie ou non de l'ORT.

Les gens de la paroisse de Saint-Sulpice voudraient vous signaler que ce choix, s'ils l'ont, ils voudraient l'exercer en ayant à coeur les intérêts des contribuables. Cet intérêt exige que nous décidions en ayant en tête cette question toute simple, mais d'actualité en période de crise économique: Comment vivre selon nos moyens?

À la lecture de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans

la région de Montréal, plusieurs craintes traversent notre esprit. Si l'adhésion à l'ORT implique et signifie l'obligation d'assumer une part substantielle des coûts et des déficits d'exploitation du transport en commun à Montréal, la dilution de notre pouvoir de décision quant au type de transport en commun nécessaire à notre municipalité, qui est quand même particulière, eu égard aux autres municipalités de cette agglomération, s'il s'agit d'une subordination des priorités montréalaises qui ne sont pas nécessairement les nôtres, la Corporation municipale de la paroisse de Saint-Sulpice ne peut que s'y opposer.

Nous sommes convaincus, surtout en période de difficile conjoncture économique, qu'il en va des organisations comme de toute autre chose: il faut qu'elles soient adaptées aux besoins et aux moyens réels d'une population. Pour la paroisse de Saint-Sulpice, adhérer à l'ORT, c'est emprunter, en quelque sorte, le Concorde pour se rendre de Trois-Rivières à Québec. Pour avoir assisté aux délibérations du conseil sur ce sujet et avoir compris le sentiment des gens face à ce problème, cette structure ou cette participation au financement du transport pour la région de Montréal paraît exorbitante eu égard aux besoins réels en transport de la municipalité et eu égard également au nombre d'usagers voyageant de la paroisse de Saint-Sulpice à Montréal.

On pourrait trouver dans le même mémoire auquel on faisait référence, l'étude Léa Benoît, des données sur le nombre de passagers de Saint-Sulpice à Montréal. Ce sont vraiment des chiffres minimes. Je pense que c'est là le principal message qu'on m'a demandé de vous transmettre, M. le Président, M. le ministre, madame et messieurs de la commission.

Le Président (M. Boucher): Merci, Me Comeau. M. le ministre.

M. Clair: Je voudrais d'abord remercier l'avocat de Saint-Sulpice d'être venu nous communiquer le point de vue de la paroisse de Saint-Sulpice. Je n'aurai qu'une seule question. Je pense que le mémoire est court et clair. Pour discuter de la possibilité qu'un transporteur privé offre le service à la place d'un transporteur public, est-ce que la paroisse de Saint-Sulpice préfère s'en remettre à la décision d'autres instances, comme à la Commission des transports du Québec qui pourrait, par exemple, déterminer qui, quand et à quel tarif un transporteur privé circulerait sur votre territoire, ou si les autorités municipales de Saint-Sulpice souhaitent être impliquées dans la décision quant à un service offert par un transporteur privé?

M. Comeau: De fait, je pense que la

proposition ou la solution que vous avancez ou dont vous parlez est peut-être celle dont j'ai le plus entendu parler avec les gens de la paroisse. Le principal problème, c'est qu'il y a sur le territoire des transporteurs privés qui circulent souvent à portes fermées. On aimerait qu'il y ait une libéralisation de cette situation de façon que des transporteurs qui passent là puissent avoir les portes ouvertes.

M. Clair: Ma question est: Est-ce que la municipalité souhaite être impliquée dans la décision ou si elle préfère la laisser à d'autres?

M. Comeau: En ce sens-là, les élus seraient intéressés à exercer là-dessus une forme de contrôle, à savoir quel type de service ils veulent. Pour cette région, la principale façon d'assurer un transport en commun serait de permettre, avec la Commission des transports du Québec ou autrement, qu'on puisse faire entendre devant cette commission les besoins en matière de transport et que la loi permette que ces permis puissent être utilisés différemment. On aimerait que des transporteurs ne circulent pas inutilement sur leur territoire, qu'on puisse les utiliser. C'est peut-être le voeu principal de ces gens.

M. Clair: Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Robert Baldwin.
(16 h 15)

M. O'Gallagher: Je vous remercie, monsieur, de votre mémoire. C'est très pertinent. Je pense que vous êtes un peu comme les résidents de la banlieue de Montréal qui subissent leur implication dans la Communauté urbaine de Montréal et ensuite dans la CTCUM. On a vu des coûts complètement hors contrôle pour le service de police ou pour le transport en commun. Je pense que vous avez raison d'être craintif devant cette pointe de l'iceberg qui nous amène une autre structure politique, administrative ou bien technocratique, comme l'a mentionné celui qui vous a précédé. Je pense que vous avez bien raison de faire attention et de ne pas embarquer dans une telle affaire à moins que, sur l'île de Montréal, on ne démontre qu'on est capable de gérer le système de transport et les autres services à la population d'une façon telle qu'on les fournisse à des prix comparables à d'autres villes sur le continent nord-américain. Je vous remercie beaucoup de votre mémoire et d'avoir signalé ce danger.

M. Comeau: Si vous me permettez une remarque, M. le Président, je pourrais

ajouter que la paroisse de Saint-Sulpice est contiguë aux autres municipalités qui suivent, soit Berthierville et les autres, et que, finalement, elle adopte la même position que ces autres municipalités qui, elles, sont situées à l'extérieur du territoire de l'organisme régional de transport. De fait, dans la proposition gouvernementale, Saint-Sulpice fait partie du territoire, mais, selon son choix, elle préférerait faire partie des municipalités situées à l'extérieur du territoire et, évidemment, elle appuie la position de ces autres municipalités qui vont demander des solutions nouvelles pour leur territoire situé à l'extérieur de l'ORT.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, simplement pour remercier le représentant de la municipalité de paroisse de Saint-Sulpice de s'être présenté devant nous. Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom des membres de la commission, je vous remercie, Me Comeau.

Berthierville et municipalités environnantes

Le prochain mémoire est présenté par les villes de Berthierville, paroisse de Saint-Antoine-de-Lavaltrie, village de Lavaltrie, paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier et paroisse de Saint-Joseph-de-Lanoraie. J'inviterais M. Joyal, Me André Comeau, M. Jude Guèvremont, M. Paul-Émile Lavallée et M. Jacques Tarte, ainsi que M. Roland Henault. Me Comeau, est-ce que c'est vous, le porte-parole?

M. Comeau: Oui, M. le Président. Je représente également les municipalités de Berthierville, paroisse de Saint-Antoine-de-Lavaltrie, village de Lavaltrie, paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier, paroisse de Saint-Joseph-de-Lanoraie et Lanoraie-d'Autray. Je suis accompagné du maire de Berthierville, M. Jude Guèvremont, à ma droite, et du maire de la paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier, M. Paul-Émile Lavallée, à la droite de M. le maire Guèvremont.

M. le Président, M. le ministre, MM. les membres, les territoires des municipalités représentées cet après-midi s'étendent sur la rive nord du Saint-Laurent des limites périphériques de la région urbaine de Montréal jusqu'à Berthier, soit à mi-chemin entre Montréal et Trois-Rivières. En tant que citoyens du Québec, nous ne pouvons qu'applaudir à l'intérêt que porte le gouvernement du Québec au problème du transport en commun dans la région de Montréal. Comme tout le monde le sait, la

solution de ce problème est un élément propre à améliorer la vigueur économique de Montréal et, par le fait même, celle de tout le Québec.

La proposition gouvernementale - et c'est normal, je le pense - prend comme point de mire l'agglomération de Montréal et tente d'apporter une solution à son problème de transport en commun. Nous soumettons, cependant, qu'en ce faisant les auteurs de la proposition ont rapidement, peut-être du revers de la main, éludé la question du transport en commun dans les zones périphériques et rurales. En voulant trop régler les problèmes de la région montréalaise, on a peut-être oublié que les autres régions pouvaient avoir aussi des problèmes de transport en commun. Sans s'y arrêter vraiment, on a donc réglé leur sort, le tout exprimé dans quelques lignes. Cette économie de mots nous permet de citer au texte: Au niveau des subventions, "l'arrêt des subventions pour les services fournis à l'extérieur du territoire de l'organisme régional". Au niveau de l'organisation, la proposition gouvernementale privilégie "l'octroi de contrats de service à un transporteur existant, public ou privé, sous le contrôle du conseil local et selon les devis préparés par le conseil." En quelque sorte, la proposition gouvernementale nous dit: Si vous voulez du transport en commun, organisez-le, donnez-le à contrat et, surtout, payez-le. Cette solution nous semble inique à l'égard de nos citoyens, pour les raisons suivantes: Elle pénalise une population qui, au rythme de l'étalement du tissu urbain, s'est installée en périphérie de la zone urbaine de Montréal. Elle oblige cette population à supporter entièrement le coût des services de transport qui sont jugés par plusieurs comme essentiels, alors qu'au même moment on lui demande un effort pécuniaire devant servir au mieux-être de la région métropolitaine. Elle diminue par le fait même la qualité de vie que tout citoyen du Québec est en droit d'exiger. En conséquence, à titre d'élus du palier gouvernemental le plus près des citoyens, nous ne pouvons tolérer sans rien dire que la politique gouvernementale fasse de nos citoyens des citoyens de seconde zone, d'autant plus que les conséquences de la politique proposée par le gouvernement nous semblent aller complètement à l'encontre des principes et des objectifs qui sous-tendent les solutions proposées pour Montréal.

De la proposition gouvernementale, nous pouvons discerner les objectifs suivants - vous les connaissez probablement mieux que moi - qu'il suffit d'énumérer rapidement: Consolider le tissu urbain, améliorer la qualité de vie, établir un financement selon le principe de l'équité. Tous ces critères et objectifs appliqués non plus à Montréal, mais à la région périphérique qu'est la nôtre

doivent amener le gouvernement à revoir son jugement sur notre situation et à modifier son attitude à l'égard des municipalités de notre territoire. De fait, si le gouvernement veut consolider le tissu urbain montréalais, il n'est pas justifié de détruire le tissu périphérique et suburbain. Les citoyens qui s'y trouvent ont autant le droit d'y vivre que d'autres le droit de vivre à Montréal. D'ailleurs, tenter d'asphyxier les régions suburbaines, c'est prendre le risque d'enrayer une délicate mécanique régionale et, par le fait même, c'est aller à l'encontre des intentions gouvernementales en matière économique. Si le gouvernement veut améliorer la qualité de vie de ses citoyens, il doit aussi le faire à l'extérieur de Montréal. Or, l'existence d'un service de transport en commun est un des éléments de cette qualité de vie. Si le gouvernement veut aménager l'espace urbain de façon plus efficace, il n'est pas justifié, en ce faisant, de porter des coups à l'intégrité du tissu suburbain. Refuser aux régions périphériques une aide pour le transport en commun nécessaire, voire même essentiel, c'est inviter les citoyens de notre région à la quitter et à venir s'établir dans la région montréalaise, le tout au détriment, bien sûr, de notre région.

Si le gouvernement veut atteindre un financement basé sur le principe de l'équité, il faut aussi que ce principe soit à la base de sa réflexion sur la situation du transport en commun dans notre région. Or, qui dit équité dit aussi prise en considération des situations particulières et recherche de solutions également particulières. Pour notre région, les solutions montréalaises ainsi que l'intention gouvernementale de couper des subventions hors du territoire de l'ORT ne nous semblent pas des applications bien respectueuses du principe d'équité. L'équité exige que le gouvernement procède, avec toutes les parties concernées, à la recherche de solutions originales, justes et propres à notre région.

En conclusion, les corporations municipales de Berthierville, paroisse de Saint-Antoine-de-Lavaltrie, village de Lavaltrie, paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier et paroisse de Saint-Joseph-de-Lanoraie et Lanoraie-d'Autray soumettent respectueusement à cette commission que la politique gouvernementale sur le transport en commun à Montréal oublie et relègue à l'arrière-plan les problèmes propres à la région périphérique qu'est la nôtre, le tout sans solution durable et équitable. La solution proposée pour Montréal est telle que nos citoyens sont appelés à payer par leurs impôts, par la taxe sur l'essence et par les frais de péage des autoroutes une portion du coût de transport en commun dans la région de Montréal. Tout en contribuant financièrement au transport en commun à

Montréal, nos citoyens sont laissés à eux-mêmes face à leurs propres problèmes de transport en commun. La règle de l'équité exige, au contraire, que les régions plus riches de la province participent à l'instauration d'un service public, comme le transport en commun, dans les régions les moins favorisées, dont la nôtre.

La proposition gouvernementale refuse actuellement aux citoyens des zones périphériques le droit de faire un choix entre des types de transport et impose à nos citoyens une solution plus onéreuse, alors même que le Québec traverse une période de difficile conjoncture économique.

Enfin, lors d'un sondage dans nos régions, la très grande majorité de nos contribuables ont reconnu leur incapacité et celle de leur municipalité à assumer le coût de ce transport en commun qui, de l'aveu du gouvernement, ne peut qu'augmenter à un rythme soutenu. Il est urgent que les parties concernées, soit les transporteurs, les municipalités et le gouvernement, procèdent, pour notre région, à la recherche d'une solution originale et équitable.

Il est justifié de considérer la possibilité de permettre aux transporteurs privés de desservir tous les coins de notre région, cette libéralisation des permis et des tarifs leur permettant de nous offrir des services adéquats.

En raison de ce qui précède, il est essentiel que le gouvernement accepte d'assumer également les coûts inhérents au maintien d'un service de transport en commun hors du territoire de l'ORT.

Le Président (M. Boucher): Merci, Me Comeau. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je voudrais, dans un premier temps, remercier les maires présents de représenter un certain nombre de municipalités de leur région sur la question du transport en commun dans la grande région de Montréal et de nous fournir leur point de vue sur cette réforme.

Je n'aurai qu'un commentaire et une seule question. Mon commentaire est le suivant: Les limites de la zone subventionnable pour le transport en commun ont été établies en fonction d'un certain nombre de critères, à savoir le nombre de passagers, par exemple, l'achalandage et la nature du transport en commun. Est-ce qu'il s'agit d'un transport en commun local ou régional? Auquel cas on dit: Oui, c'est subventionnable. Mais s'il s'agit de transport interurbain, on ne subventionne pas le transport interurbain entre Matane et Rimouski, entre Drummondville et Sherbrooke; il n'y a pas beaucoup de raisons pour lesquelles on aurait deux poids deux mesures, pour lesquelles on subventionnerait du transport interurbain dans la région de

Montréal et qu'on ne le ferait pas ailleurs au Québec. On a essayé de définir un périmètre qui tienne compte de cette différence de notion de transport interurbain, du transport intercity, et du transport régional, c'est-à-dire du transport où il y a un volume suffisamment grand de déplacements entre une banlieue où des gens résident, mais travaillent ailleurs, comme dans le cas de Repentigny tantôt; il y a un va-et-vient important. Je pense que, dans votre région, on a considéré que le va-et-vient, les déplacements quotidiens domicile-travail étaient moins nombreux, beaucoup moins importants; les chiffres nous le montrent d'ailleurs, il y a à peine quelques centaines d'usagers par semaine. On a plutôt considéré que c'était du transport interurbain.

Si vous nous demandiez de modifier la zone subventionnable... J'ai eu l'occasion de le dire, la zone que nous avons établie n'est pas définitive; on verra, après la consultation, qui veut être inclus et qui ne veut pas être inclus. On a vu que des municipalités situées plus près que vous de Montréal - Repentigny et Saint-Sulpice - préféreraient, elles, ne pas être incluses dans l'organisme régional de transport, alors que vous, vous le souhaitez.

Finalement, dans le fin fond, vous parlez d'équité. On essaie d'en avoir nous aussi. Il n'y a qu'une seule et unique question - les limites du territoire, ça peut être modifié facilement, c'est une hypothèse que nous avons déposée - une question fondamentale, c'est que, si vous demandez que le gouvernement subventionne en partie le transport en commun, comme il le fait dans le reste de la région de Montréal, on peut certainement l'étudier. Mais il y a une chose qui est évidente, c'est que, si on veut être le moins équitable, les mêmes règles qui s'appliquent dans le reste de la région vont s'appliquer à vous, à savoir qu'à supposer qu'on modifierait les limites et que vous ayez droit à des subventions, ça veut dire que vous allez devoir aussi contribuer financièrement au déficit de ces réseaux de transport en commun. On ne peut pas dire aux gens de la rive sud de Montréal, de Laval, de Sainte-Thérèse, de Valleyfield, de Châteauguay, de partout dans la région: Écoutez, le gouvernement subventionne, mais vous allez faire votre part vous aussi - ce qui semble accepté dans les trois grands territoires; en tout cas, c'est la règle depuis qu'il y a du transport en commun - et faire une exception, dire aux gens de Berthier que, dans leur région, le gouvernement va subventionner seul le déficit, les deux vont ensemble. S'il y a une contribution du gouvernement au déficit d'exploitation du réseau de transport en commun, il y a une contribution inévitable qui vient de la part des municipalités. À ce compte, c'est la question que je pose: quand vous souhaitez

être subventionnables - ce qui serait certainement à examiner, ce n'est pas impossible - est-ce que vous êtes prêts à payer votre quote-part? Est-ce que vous désirez la payer?

(16 h 30)

M. Guèvrenont (**Jude**): M. le Président, pour répondre au ministre, on a fait des assemblées publiques conjointement avec les deux municipalités, Berthierville et la paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier, et nos contribuables nous ont dit qu'ils ne veulent pas subventionner un transport en commun.

M. Clair: Si vous ne voulez pas le subventionner, alors qu'ailleurs, quand le gouvernement subventionne, les municipalités subventionnent, pourquoi, en toute équité, pour employer l'expression qui est utilisée dans le mémoire, le gouvernement subventionnerait-il, alors qu'il ne subventionne nulle part ailleurs au Québec?

M. Guèvremont: Pour vous répondre, M. le ministre, il y a quelques années, on était desservi par Transport métropolitain, de Montréal à Berthierville sur la route 138. Je pense que cette compagnie avait des subventions gouvernementales pour les transporteurs, entre Montréal et Berthierville, qui pouvaient aller dans toutes les municipalités sur la route 138. Il y a environ 26 mois, le gouvernement a adopté une loi et la CTCUM a remplacé Provincial Transport. Comme à Repentigny, on n'a pas reçu la facture, on s'attend de la recevoir, mais ce n'est pas prévu dans nos budgets. Ce sera peut-être contesté. On a eu des rencontres entre municipalités; on en a discuté, c'est dans notre mémoire, puisqu'on l'a préparé ensemble. Dans la loi, c'est bien dit que lorsque le gouvernement participe à une subvention, il faut que la municipalité y participe en même temps. Si l'usager participe financièrement à la part de la municipalité, je ne verrais pas pourquoi le gouvernement ne pourrait pas verser une subvention quand même.

Tantôt, vous avez donné des statistiques contenues dans le rapport de Lee, Benoît et Associés qui regroupait toutes les municipalités, au nombre de 24, à l'est de Montréal; ce rapport vous a été soumis. On a environ 27 personnes par jour au terminus de Berthierville. Ces personnes peuvent venir d'autres localités. Si les gens de Berthierville financent leurs propres taxes municipales, ce sont des personnes qui peuvent venir d'autres municipalités dans notre bassin; elles peuvent venir des îles, de Saint-Barthélemy, de Saint-Cuthbert ou de plusieurs municipalités qui nous entourent. Cela ne veut pas dire que ces 27 personnes sont de la ville même, mais ce sont 27 personnes qui embarquaient au terminus à Berthier. Dans ce sens, les

contribuables de Berthier ne sont pas pour payer des montants qui pourraient être assumés par d'autres municipalités, par des gens qui sont d'en dehors, en plus.

C'est dans ce sens que la population a répondu qu'elle n'était pas prête à payer parce que, pour le nombre de personnes et le montant approximatif qui est dans le rapport de Lee, Benoît et Associés, seulement la part municipale est au-delà de 1000 \$ par personne. Je pense que c'est un montant fort appréciable pour une petite ville de 4310 personnes. On a un taux de taxe très élevé. On ne voudrait pas alourdir encore le fardeau de nos contribuables par des taxes supplémentaires.

M. Clair: M. le maire, je prends votre argument à l'effet que cela coûterait - je n'ai pas les chiffres mais je prends les vôtres - environ 1000 \$ par passager. Si ce n'est pas raisonnable de demander à une municipalité de payer - je comprends que le gouvernement, c'est plus gros et qu'on paie tous pour cela - est-ce qu'il ne vous apparaît pas que ce n'est pas beaucoup plus raisonnable de demander au gouvernement de le faire? Finalement, ce sont quand même nos taxes et nos impôts qui paient cela. Est-ce que la solution la plus acceptable dans votre territoire, ce n'est pas justement celle que l'on propose, à savoir de n'obliger ni la municipalité, ni le gouvernement à subventionner aussi massivement un certain nombre d'usagers qui font du transport interurbain, comme ceux qui voyagent entre Rimouski et Matane, qui ne sont pas subventionnés par le gouvernement, et de remettre le plus rapidement possible ce transport à une entreprise privée?

M. Guèvremont: Je suis d'accord avec vous, M. le ministre, lorsque vous dites que ce sont nos taxes. Ce sont les miennes aussi, lorsqu'il s'agit de donner de l'argent à Montréal ou à Québec, où il y a du transport en commun, car j'y participe directement avec mes impôts moi aussi.

M. Clair: Si je comprends dans le fond, c'est que vous dites sur les deux points et sur le dernier point notamment: Il est essentiel que le gouvernement accepte de supporter les coûts inhérents au maintien de services de transport en commun dans notre région. Il est justifié de considérer la possibilité de permettre aux transporteurs privés de desservir tous les coins de notre région. Dans le fond, sans vous mettre en contradiction, votre position, c'est que si cela n'est pas raisonnable pour vous de payer, ce n'est peut-être pas plus raisonnable de demander au gouvernement de le faire et que l'idéal - ce n'est pas justifié - c'est au plus tôt de voir s'il n'y a pas moyen de remettre purement et simplement la

responsabilité à un transporteur privé qui desservirait votre coin.

M. Guèvremont: Pour vous répondre, M. le ministre, à ce sujet, dans notre localité, nous sommes desservis par deux réseaux d'autobus, à part celui de la CTCUM, soit Voyageur et Brissette, mais ils voyagent de Berthier à Montréal à portes fermées. Ils ne peuvent prendre aucun piéton ailleurs que dans les limites de Berthier.

M. Clair: Dans votre esprit, s'ils étaient autorisés à assurer le service, cela réglerait le problème?

M. Guèvremont: Avec la nouvelle loi, le 31 décembre, on présume que la CTCUM va se retirer du dossier. Qu'est-ce qui va se passer?

M. Clair: Autrement dit, voici ma question, est-ce que dans votre esprit les transporteurs privés, il y a deux transporteurs privés qui vous desservent déjà, peut-être pas demain matin ou le 1er janvier, car il faut se donner le temps d'ajuster l'ensemble de la réforme et de voir à ce qu'elle soit applicable, mais, un jour donné, l'un ou l'autre ou les deux transporteurs privés qui vous desservent déjà sont prêts à remplacer la CTCUM?

M. Guèvremont: Je crois qu'à ce jour, on a rencontré un transporteur, Brissette Autobus, puis on a contacté Voyageur Transport. Ils n'ont pas pu venir à notre réunion, mais ils nous ont dit qu'ils étaient très intéressés à nous desservir; ils ont des horaires peut-être qui iraient pour les usagers; il s'agirait de prendre entente. À l'heure actuelle, ils ont un permis qui ne leur permet pas d'exercer dans les limites entre notre localité et Montréal à part de prendre des voyageurs à Berthierville et de les amener directement à Montréal ou vice versa.

M. Clair: Juste une petite question d'information. Brissette, dites-vous?

M. Guèvremont: Brissette Transport.

M. Clair: Que dessert Brissette Transport actuellement?

M. Guèvremont: Brissette Transport a un permis qui va de l'île Saint-Ignace jusqu'à Montréal.

M. Clair: C'est l'île Saint-Ignace-Berthier dans le fond.

M. Guèvremont: Mais il y a deux municipalités qui sont au sud de Berthier, l'île-Saint-Ignace, l'île-Dupas, Berthierville.

M. Clair: D'accord, je comprends. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Robert Baldwin.

O'Gallagher: Merci, M. le Président. M. le maire, j'ai une couple de questions à vous poser. Si je comprends bien, vous avez un problème, mais ce n'est pas un gros problème. Vous avez 27 passagers par jour, approximativement, qui voyagent de Berthierville à Montréal. Si jamais la CTCUM, qui a pris les usagers de l'agglomération de Montréal, se retire du portrait, cela va résoudre votre problème, votre fardeau. Un bon jour, vous allez recevoir un compte. Vous n'avez pas hâte de le recevoir, mais vous avez hâte que ce soit hors du portrait. Si jamais la CTCUM se retirait au mois de janvier, comme vous l'avez dit, le problème pourrait être résolu soit par Brissette ou Voyageur. Avez-vous pensé à d'autres solutions? Le covoiturage a été mentionné par le maire de Repentigny tout à l'heure. S'il y a seulement 27 personnes de la région, il me semble qu'on pourrait résoudre ce problème à 50% par le covoiturage. Votre problème pourrait être résolu si on vous débarrasse de la CTCUM.

M. Guèvremont: M. le Président, le covoiturage existe actuellement. Je n'ai pas de statistiques des personnes de Berthierville qui travaillent à Montréal. Il peut en exister actuellement qui s'entraident. Une semaine, c'est une qui prend son automobile et en voyage deux ou trois autres; l'autre semaine, c'est une autre. Elles alternent. À Berthierville, on a quelques usines. Il y a une grosse partie de la population qui travaille à Berthierville. Le bassin qu'il y a autour de Berthierville vient travailler à Berthierville, mais il y a quelques personnes qui travaillent à l'extérieur. Chez nous, ce sont surtout les étudiants qui vont dans les universités à Trois-Rivières ou à Montréal.

M. O'Gallagher: Y a-t-il un va-et-vient entre Berthierville et Joliette? Joliette est un endroit plus industrialisé.

M. Guèvremont: On a un transporteur entre Berthierville et Joliette.

M. O'Gallagher: Vous en avez déjà un.

M. Guèvremont: Oui.

M. O'Gallagher: Ce n'est pas subventionné, c'est privé.

M. Guèvremont: C'est privé.

M. O'Gallagher: Ce n'est subventionné ni par la municipalité, ni par le

gouvernement provincial.

M. Guèvremont: Aucune subvention.

M. O'Gallagher: Cela fonctionne. Cela démontre que c'est possible de faire fonctionner l'entreprise privée dans le domaine du transport en commun à des prix où c'est rentable.

M. Guèvremont: Je ne pourrais pas vous dire que c'est rentable. Je sais qu'il y a une compagnie à Joliette qui vient quotidiennement à Berthier. On a un transporteur qui va de Berthier à Saint-Gabriel.

M. O'Gallagher: Merci.

M. Guèvremont: Si c'est rentable ou non, je ne le sais pas. On n'a jamais demandé les...

M. O'Gallagher: Cela fonctionne depuis combien de temps?

M. Guèvremont: À ma connaissance... M. Lavallée pourrait répondre à cela.

M. Lavallée (Paul-Émile): Une quinzaine d'années.

M. Guèvremont: Une quinzaine d'années.

M. O'Gallagher: Cela doit être rentable. Il faut présumer que c'est rentable.

M. Guèvremont: Je sais qu'il y a un service, mais pas toutes les heures. Il y a des services aux heures de pointe seulement. On donne un service selon les besoins.

M. O'Gallagher: Aux heures de pointe, selon les besoins de la population. Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre.

M. Clair: Simplement...

M. Lavallée: M. le Président, si vous me permettez, j'aurais une remarque à faire et deux questions d'éclaircissement à poser.

Le Président (M. Boucher): Pourriez-vous approcher votre micro, s'il vous plaît?

M. Lavallée: Étant donné qu'on est en dehors de l'ORT, j'avais cru comprendre d'un renseignement qui a été donné tout à l'heure au maire de Repentigny qu'il pouvait se retirer de l'ORT, c'est-à-dire de la structure, mais qu'il pouvait quand même être subventionné. C'est la première précision que je voudrais avoir. Ma remarque était que dans le passé... Dans la province, ce n'est

pas subventionné partout, vous avez donné l'exemple de plusieurs endroits. Par contre, il y a une nouvelle structure qui va être mise en vigueur prochainement. Maintenant, on nous demande de contribuer à la subvention qui sera versée à l'ORT. C'est nouveau. Au Heu d'être subventionné, on subventionne les autres à même la municipalité.

Ma troisième remarque, c'est une question. Étant donné qu'il y a tout près de trois ans que nous sommes desservis par la CTCUM, nous allons recevoir un compte. Qu'est-ce qui va arriver de notre compte de taxes et de la partie qui est payée par le ministère pour les édifices gouvernementaux? Pourra-t-on leur envoyer un compte rétroactif de trois ans ou si c'est la municipalité qui va être obligée d'assumer cette perte?

M. Clair: Pourriez-vous répéter votre dernière question, s'il vous plaît? Je prenais une note, je ne pensais pas qu'il y avait... (16 h 45)

M. Lavallée: Vous êtes au courant que nous devons recevoir un compte de la CTCUM. Ce compte est rétroactif à tout près de trois ans. Que va-t-il arriver à la partie que le ministère des Affaires municipales payait en ce qui concerne les "en lieu" de taxe, les commissions scolaires, les édifices gouvernementaux, la pépinière provinciale, toutes ces choses? Les municipalités vont-elles en subir la perte? Où va-t-on pouvoir envoyer un compte rétroactif de trois ans?

M. Clair: Je vais commencer par la dernière question. Je n'ai jamais entendu dire qu'on pouvait taxer rétroactivement; quand une facture nous arrive, elle est répartie sur l'ensemble des propriétaires fonciers. C'est évident que si le taux de taxation augmente de 0,05 \$ les 100 \$ d'évaluation pour un, il augmente pour tout le monde. La notion de taxation rétroactive, je n'ai jamais vu de cas où cela pouvait se faire; d'ailleurs, c'est en soi un peu hypothétique. À quoi cela servirait de taxer rétroactivement alors qu'en fait, dans le compte de l'année courante, qu'on paie pour les années une telle, une telle et que ce soit indiqué sur le compte ou qu'on paie dans une année donnée pour ces années antérieures, cela a exactement le même effet?

En ce qui concerne Repentigny, ce que j'ai essayé d'expliquer au maire de Repentigny et que je voudrais que vous compreniez bien aussi, c'est que ce n'est pas, en fait, l'appartenance à un organisme régional de transport qui va déterminer si oui ou non vous avez une quote-part; c'est de savoir si oui ou non vous avez reçu un service. Qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'organisme régional de transport, les quotes-parts s'en viennent. Cela n'a rien à voir l'un

avec l'autre, c'est déjà le cas. Ce que nous proposons, nous, c'est de vous donner le pouvoir, si vous voulez du service, de le déterminer puis de dire quel niveau de service vous voulez puis si vous voulez payer, vous payez. Le contraire aussi, si vous n'en voulez pas, vous ne payez pas et il n'y en a pas. C'est une situation beaucoup plus limpide que celle qui existe actuellement où c'est la CTCUM qui décide si, oui ou non, il y a du service chez vous et combien cela vous coûte. C'est ce qu'on propose de corriger pour avoir une situation beaucoup plus claire.

Quant à dire maintenant: C'est nous qui subventionnons pour les autres, comme je l'expliquais tantôt, si vos municipalités voulaient faire partie du territoire subventionnable, je suis bien prêt à examiner la chose, mais ce que je vous dis, c'est que si, moi, je subventionne comme ministre des Transports alors que toutes les municipalités paient leur part, c'est bien évident que l'un ne va pas sans l'autre. Les subventions du gouvernement vont de pair avec la contribution des municipalités, chacun paie; c'est la façon dont la facture est répartie en matière de déficit de transport en commun. Ce que je disais au maire de Repentigny tantôt, je vous le dis aussi. Quant aux limites, c'est envisageable, les deux sont envisageables d'inclure ou d'exclure des municipalités, mais il y a une chose certaine, c'est que le gouvernement doit traiter l'ensemble des bénéficiaires du transport en commun de la même façon. On ne subventionne pas ailleurs au Québec le transport intercity. Il n'y a pas de raison pour laquelle on le ferait dans la région de Montréal si on ne le fait pas ailleurs, d'une part, et, d'autre part, si partout où on subventionne, on demande une contribution des municipalités, à Sherbrooke, Chicoutimi, Trois-Rivières, Québec, Montréal, partout, c'est bien évident que la même règle vaut pour toutes, c'est une simple règle d'équité.

M. Lavallée: Si vous avez remarqué, M. le ministre, je vous ai dit que je vous posais une question puis que je faisais une remarque. Ma remarque, c'est justement cela. Avec nos taxes, la taxe sur l'essence, comme les fonctionnaires sont venus nous le dire à Berthier, le péage sur les autoroutes... Comme vous le savez, nous autres, pour aller à Montréal, sur une distance de 45 milles, on a trois postes de péage, donc au lieu de 0,75 \$, cela nous coûte 1,50 \$. Avec cet argent, on subventionne la ville de Montréal. La remarque que je vous faisais est que c'est complètement inverser les rôles. Jusqu'à cette année, on était subventionné, mais là, on nous demande de subventionner les autres. C'est pour cela que je vous faisais une remarque et que je vous posais une question.

M. Clair: Je comprends le point de vue. Je dirai implemment que si la municipalité ne fait pas partie du territoire, il n'y a pas de taxe additionnelle sur l'essence. Quant au péage, la décision du gouvernement a été prise de cesser de subventionner le déficit de l'Office des autoroutes et de lui demander de s'autofinancer et d'aller chercher une contribution régionale à partir des postes de péage pour les postes situés dans la région métropolitaine de Montréal, et je reçois votre commentaire.

M. Lavallée: Si vous me le permettez, M. le Président...

M. Clair: M. le Président, je m'excuse, je ne voudrais pas être désagréable envers M. le maire, mais comme on avait convenu...

M. Lavallée: C'est parce que je repose la question à M. le ministre.

M. Clair: Justement, M. le maire, la commission parlementaire a pour objet de recevoir des témoins et de poser des questions aux témoins. Je n'ai pas d'objection quant à moi, mais je sais que c'est la règle et j'ai peur d'être rappelé à l'ordre par le président.

M. Bissonnet: M. le Président, je pense que la question est pertinente à la région de Berthier qui, évidemment, défraie une partie de l'autoroute parce qu'il n'y a pas de subvention. Autant c'est utile d'aller à Montréal en transport en commun, autant cela leur coûte cher pour y aller.

M. Clair: Quant à moi, M. le Président, je n'aurais pas d'objection à continuer le débat. C'est simplement qu'en commission parlementaire ce sont les membres de la commission qui posent des questions aux intervenants et non pas l'inverse. Il y a d'autres occasions pour le faire.

Le Président (M. Boucher): Vous pouvez toujours faire vos commentaires d'une façon interrogative, mais les réponses ne sont pas nécessairement obligatoires.

M. Lavallée: M. le Président, si vous me le permettez, M. le ministre a donné une explication que je n'ai pas tellement comprise; cela me prend un peu de temps à comprendre. Il m'a dit qu'on n'aurait pas de taxe à payer sur la gazoline pour subventionner Montréal; est-ce que cela peut vouloir dire que notre taxe sur l'essence va diminuer ou s'il va y avoir une taxe supplémentaire à la ville de Montréal?

M. Clair: Si la municipalité de Berthier ne fait pas partie de l'organisme régional de transport, il n'y a pas de plus ou de moins;

vous n'en faites pas partie. La taxe demeure la même que celle qui existe actuellement.

M. Lavallée: Les fonctionnaires qui sont venus chez nous nous ont dit que c'était subventionné par la taxe sur l'essence et les postes de péage de l'autoroute.

M. Clair: C'est tout à fait exact, mais sur la taxe perçue à l'intérieur du périmètre. Regardez, il y a une carte qui est jaune, rose et bleue. La perception de revenus additionnels se limite à cette région. On voit le bout de ligne, Berthier, juste au nord, Berthier est très loin du périmètre de l'organisme régional de transport et elle n'en fait pas partie. Je comprends que - vous avez tout à fait raison - vos gens sont appelés à contribuer en partie au financement du transport en commun par le biais des postes de péage situés à l'intérieur de la région métropolitaine de recensement, mais mon seul point était de dire qu'en ce qui concerne la taxe sur l'essence perçue dans la région métropolitaine vous n'en faites pas partie.

M. Guèvremont: M. le Président, je pense que, comme M. le ministre l'a dit tantôt, ce n'est pas le rôle des personnes de poser des questions, mais j'aurais seulement une question d'information, si vous me le permettez. Au 1er janvier 1983, est-ce que la CTCUM va céder son passage à d'autres personnes? Son permis, est-ce que la CTCUM va le garder quand même pour desservir jusqu'à Berthierville? Dans la même question, si les municipalités riveraines, sur la route 138, s'organisent - c'est une supposition - avec des transporteurs privés, qui va émettre les permis et à qui les donnera-t-elle?

M. Clair: C'est cela qui est très difficile. Vous touchez un point qui est central. C'est que ces permis qui appartiennent à la CTCUM ont été expropriés. Comment pourra-t-on passer, au 1er janvier ou à une autre date, d'un transporteur public à un transporteur privé? Il n'y a pas de décision de prise là-dessus. Il y a deux grandes possibilités. La première, c'est que la Commission des transports du Québec soit autorisée à tenir des audiences pour savoir quel transporteur privé le fera et dans quelles circonstances. Il pourrait desservir vos municipalités sans que celles-ci soient appelées à payer et sans que le gouvernement soit appelé à payer. C'est une première possibilité. Une autre possibilité, c'est que toutes les municipalités de votre corridor se regroupent dans ce qu'on appelle un comité intermunicipal ou un conseil local de transport et que ces municipalités, elles, fassent le choix du transporteur privé qui devrait les desservir, qu'elles déterminent combien il y a d'autobus par semaine ou par

jour à telle ou telle place, qu'il y ait un contrat de services ou, une entente signée entre un transporteur privé et vos municipalités, plutôt que d'émettre un permis.

Quand on émet des permis, cela a une valeur et ces permis, il faudrait éviter qu'on soit obligé, un jour, de les réexproprier, alors qu'ils ont déjà été expropriés une fois. Il ne faudrait pas s'organiser pour qu'ils soient expropriés une deuxième fois. La façon dont cela se passerait? Est-ce que ce sera le 1er janvier? Je ne pense pas, à cette date, qu'on puisse agir aussi rapidement. Peut-être que cela prendra quelques mois de plus mais il y a deux grandes façons de le faire. Soit que, comme on le propose, vous vous réunissiez en un conseil local de transport, que vous soyez habilités à faire une entente avec un transporteur privé et que vous preniez les décisions avec le transporteur privé pour vous assurer qu'il n'y a pas de déficit, que cela fait son affaire ainsi que la vôtre. Ou, encore, que la Commission des transports soit mandatée pour tenir des audiences. Je vous avouerai que ma préférence est bien plus de vous faire confiance, que les municipalités desservies dans tout le corridor se réunissent et disent: Nous mandats tel transporteur privé et voici le niveau de service qu'on veut dans chacune de nos municipalités. Voilà ce qui fait notre affaire, et cela ne nous coûte rien. Je préférerais cette avenue.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Robert Baldwin.

M. O'Gallagher: Si je comprends bien, M. le ministre, vous faites l'expropriation de Montréal métropolitain et vous envoyez le compte aux municipalités. Maintenant, les municipalités vont être obligées d'exproprier la CTCUM. Sûrement que le ministère ou la Commission des transports peut régler ce problème.

M. Clair: Même si cela prenait l'adoption d'une loi, M. le Président, il n'est pas question qu'on réexproprie les permis de la CTCUM et qu'on demande aux municipalités de les payer. Elles les ont payé une fois, elles n'ont pas à les payer deux fois.

M. O'Gallagher: Elles n'ont pas encore reçu le compte.

M. Clair: Je disais "elles ont" dans le sens que les quotes-parts sont déjà prévues dans la loi.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, M. le

ministre, pour être bien clair, la situation de la CTCUM finit le 31 décembre. Nous sommes au 15 octobre. Qu'est-ce qui va se passer après le 1er janvier?

M. Clair: C'est ce que j'ai expliqué.

M. Bissonnet: Je tiens à vous dire qu'il ne reste pas grand temps. Actuellement, il y a des lignes qui sont desservies, il y a des permis. Même si les municipalités s'entendent - elles vont se réunir - il faut qu'elles fassent une demande à la Commission des transports. Si c'est un transporteur privé qui a la permission de la Commission des transports d'exploiter la ligne Montréal-Berthier en arrêtant à tous les villages, Lanoraie, tout cela, à ce moment, il faut que cela se fasse selon les lois qui nous régissent. Donc, il faudrait un projet de loi pour permettre à ces municipalités, d'ici à la fin de la session, d'alléger les procédures, leur permettre, si elles le décident selon leur autonomie, d'avoir une firme privée pour les desservir au lieu d'une firme publique, pour ne pas payer des déficits.

M. Clair: M. le Président, je pense qu'on s'entend. L'objectif des municipalités, c'est le même que celui du gouvernement, c'est d'aller vers un transporteur privé si j'ai bien compris. Pour le faire, dans la proposition, on suggérerait que ce soit à compter du 1er janvier, le 1er janvier s'en vient vite. Si ce n'est pas possible le 1er janvier, je pense qu'on n'est pas à trois mois près de la fin du monde. Ce sera toujours possible, si on n'a pas le temps de le faire par loi le 1er janvier, qu'on maintienne le système existant pour trois mois de plus, qu'on se donne le temps de se retourner de bord et voir quelle est la meilleure façon à prendre pour aller le plus rapidement possible vers un transporteur privé. Notre objectif, autrement dit, c'est que, tant les municipalités que nous, dans votre région, on arrête de payer le plus rapidement possible pour ce service parce qu'on pense que c'est possible de le faire par un transporteur privé sans assumer des déficits, ni vous ni nous. Je pense qu'on est d'accord là-dessus. Le 1er janvier, ce n'est pas par loi. Il n'y a pas de loi adoptée qui dit qu'au 1er janvier c'est fini. C'était l'objectif qu'on s'était fixé, que le 1er janvier cette question soit réglée. Si elle n'est pas réglée le 1er janvier, on fera tout ce qu'on peut pour la régler le plus vite possible après.

M. Bissonnet: Tout dépend des permis de route qui sont accordés par la Commission des transports. S'ils se terminent le 31 décembre, ils se terminent. S'ils se poursuivent...

M. Clair: Les permis sont des permis

ad vitam aeternam. C'est justement cela le problème.

M. Bissonnet: Ah, bon! Cela va prendre une loi.

M. Clair: Cela prend une loi, absolument.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le ministre. Au nom des membres de la commission, je remercie les représentants de Berthierville, Saint-Antoine-de-Lavaltrie, Berthier, paroisse, et Saint-Joseph-de-Lanoraie pour la présentation de leur mémoire.

M. Clair: M. le Président, juste un mot, si vous me permettez, pour remercier aussi les deux maires présents et remercier également les autres maires qui ont accepté de travailler avec vous. Je pense, MM. les maires, que c'est très important que le plus rapidement possible, comme vous avez commencé à le faire, vous travailliez à ce dossier à partir de toutes les municipalités qui sont dans le corridor de transport. Je pense en particulier qu'avec les municipalités de Repentigny et de Saint-Sulpice qui ont l'air à penser pas mal comme vous autres, cela serait important que vous commenciez à vous en parler pour savoir comment cela peut se faire - cela pourrait nous être très utile, quant à nous - comment cela devrait se faire, le transfert de la CTCUM vers un transporteur privé. Je pense que cela pourrait nous être très utile si déjà vous commenciez à travailler avec ces gens. (17 heures)

M. Bissonnet: M. le ministre, juste pour conclure. On vous remercie. Je crois que, dans toutes les municipalités, vous êtes presque tous ensemble déjà, cela ne sera pas difficile pour vous d'en venir à une entente commune.

Une voix: Merci.

**Ville de Joliette
et municipalités environnantes**

Le Président (M. Boucher): Merci. J'appelle maintenant les municipalités de Joliette, du village de Saint-Jacques, de la paroisse de Saint-Jacques, du village de Saint-Alexis, de la paroisse de Saint-Alexis, de Sainte-Marie-Salomée, du village de Crabtree, de Saint-Paul de Joliette, de Saint-Roch-de-l'Achigan et de Saint-Gérard-Magella représentés par Me Michel Bélair, M. Raymond Gaudreau et Mme France Fortin de la municipalité de Saint-Paul.

Me Bélair.

M. Bélair (Michel): M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, premièrement, j'aimerais excuser l'absence cet après-midi

de celui qui a rédigé le mémoire qui vous a été soumis, soit M. Michel Ferland qui est hospitalisé. J'espère que je vais avoir au moins un peu de sa compétence pour pouvoir vous entretenir de ce mémoire. Je dois souligner également l'absence de M. Raymond Gaudreau qui va peut-être arriver un peu en retard. M. Gaudreau est transporteur lui-même et je suis certain que son point de vue aurait été intéressant à entendre. Je voudrais aussi souligner la présence de M. Denis Desrochers à mes côtés, qui est maire de la corporation municipale de Saint-Paul.

M. le Président, notre mémoire vous a déjà été soumis. Je vais me contenter, si vous me le permettez, d'en faire seulement un bref résumé. Premièrement, j'aimerais situer les corporations municipales qui vous ont soumis ce rapport. La première chose qu'on pourrait en dire, c'est qu'elles sont toutes situées dans la zone D; donc, elles sont à l'extérieur du territoire juridique des trois commissions de transport existantes et elles sont également non participantes. Donc, elles ne seront pas contrôlées par le futur organisme régional de transport. Évidemment, la conséquence de cette situation est qu'en ce qui a trait au transport interurbain, à tout le moins, ces municipalités ne contribueront en aucune façon au financement des services de transport. Face à la proposition gouvernementale, les municipalités s'empressent de soumettre leur accord sur la proposition, plus particulièrement en ce qu'elles ne seront pas justement tenues de financer le transport public.

Par contre, les municipalités sont conscientes des implications de ce projet quant à leurs contribuables et plus particulièrement ceux qui sont usagers. Le premier point qu'il conviendrait de souligner est peut-être l'arrêt des subventions au fonctionnement dès le 1er janvier 1983. La première conséquence de cet arrêt de subvention est forcément que les coûts d'exploitation encourus par les usagers et qui devront être assumés par les usagers vont être augmentés de façon appréciable, et je m'en réfère tant au document qui a été soumis qu'aux réunions d'information qui ont eu lieu soit à Repentigny ou soit à Saint-Jacques pour les municipalités concernées.

Je me permets de citer un passage du rapport où on nous dit que le bilan financier du territoire D implique une tarification d'équilibre qui n'engendre pas de déficit pour les services de transport en commun. De même, on nous dit: Ces tarifs devront être majorés dans une proportion variant selon les corridors de desserte, afin de combler les déficits engendrés par la desserte. Donc, on doit absolument, du côté des usagers, s'attendre à une augmentation radicale des coûts. On a essayé d'évaluer un peu en quoi pouvait consister cette augmentation. Lors de

la réunion qui s'est tenue le 13 août 1982, à Saint-Jacques, on nous a soumis, parmi certains documents, un tableau faisant état des comparaisons des tarifs actuels et des tarifs proposés pour la région. Les déplacements, à ce moment-là, venaient d'un comptage qui a été effectué par la CTCUM en avril 1982. Pour, par exemple, la région de Saint-Gérard-Magella, le tarif mensuel était de 80,50 \$ - on calculait à ce moment 44 voyages par mois, 44 allers simples par mois - donc 80,50 \$, le tarif actuel pour se rendre de Saint-Gérard-Magella au centre-ville de Montréal. En comparaison, on nous donnait le tarif mensuel proposé qui s'établissait à 102 \$.

Les fonctionnaires qui étaient présents à cette assemblée nous informaient, par la suite, que ces données - en ce qui a trait plus particulièrement au tarif mensuel proposé - n'étaient pas véritables puisqu'on avait tenu compte - ce qui n'avait pas été fait - de la fin des subventions et qu'en conséquence on pouvait majorer ces taux d'environ 40%. Si on fait cette majoration, on peut constater, par exemple, pour Saint-Gérard-Magella que le coût du tarif mensuel, qui est actuellement de 80,50 \$, passerait à 142,80 \$, le tout évidemment approximativement.

De même, si on prend la municipalité de Saint-Paul, le tarif mensuel actuel est de 87,50 \$. Le tarif mensuel proposé était de 111 \$. Si on se voit forcé de le majorer, à cause de la fin des subventions, on se retrouve avec un tarif mensuel de 155,40 \$ qui devra être supporté par les usagers.

Alors, les municipalités sont très conscientes de ce coût qui devra être supporté par leurs contribuables. Vu l'importance de cette augmentation, tenant compte évidemment de la difficulté des usagers d'absorber, en grande majorité, une telle hausse, il y a lieu de craindre, croyons-nous, que le tout se traduise, à court ou à moyen terme, par une diminution draconienne des services offerts ou par, éventuellement, l'abandon de certains tronçons du réseau qui ne seraient pas particulièrement rentables.

Nous craignons également cette diminution à court terme, soit dès la période de ce que je qualifierais de période intérimaire d'un an ou deux, soit la période pendant laquelle la CTCUM fera encore le transport mais abandonnera et cédera le réseau, en tout ou en partie, à des transporteurs privés. À ce niveau-là, M. le Président, les municipalités que nous représentons aujourd'hui recommandent que le ministre des Transports prenne toutes les dispositions requises pour assurer une politique tarifaire honnête et économiquement rentable pour les usagers. De quelle façon pourraient être prises ces mesures? Il y a évidemment le contrôle de la Commission des transports qui peut être

exercé. Il y aurait également la possibilité de subventionner, d'une façon ou d'une autre, ce transport, fort possiblement de façon indirecte, tel qu'on pourra en discuter plus loin.

Puisqu'on en est, M. le Président, au coût des services, j'aimerais faire un aparté quant au coût des services offerts depuis le mois d'octobre 1980 par la CTCUM. J'ai constaté aujourd'hui que ce problème a déjà été amplement traité par les représentants des municipalités qui nous ont précédés, soit, par exemple, M. le maire de Repentigny et M. le maire de Berthierville. On se retrouve avec une possibilité de factures - tout le monde est au courant que telles factures devraient arriver aux municipalités - pour les périodes allant d'octobre 1980, si je me souviens bien, jusqu'au 1er janvier 1983. Or, aucune des municipalités que nous représentons n'a fait de prévisions budgétaires quant à ces dépenses.

Il y a également un autre problème que nous pourrions peut-être souligner et qui est celui d'assumer le coût des services rendus par Métropolitain provincial même pour la période allant de janvier 1977 à octobre 1978. À cet effet, une mise en demeure émanant de Métropolitain transport a déjà été envoyée, en date du 23 mars 1981, à 68 corporations municipales qui étaient desservies à l'époque par Métropolitain Transport, réclamant la somme de 1 000 000 \$ pour assumer de ces services.

Ce point a peut-être été réglé, sauf que cela se serait produit hors de notre connaissance. Nous l'espérons. Quant à nous, cela demeure toujours litigieux et nous aimerions, dans la mesure du possible, que ce cas soit réglé.

Pour en revenir, M. le Président, à la facture que les municipalités devraient s'attendre à recevoir, même si ce n'est pas partie de la proposition gouvernementale, nous croyons que le gouvernement devrait aller dans le même sens que cette même proposition, à savoir ne soumettre aucuns frais pour les municipalités qui ont bénéficié de ces services sans les avoir jamais d'aucune façon demandés. Alors, ce problème pourrait très bien être réglé, croyons-nous, par voie législative, que ce soit à l'intérieur du projet de loi à venir ou par un projet de loi subséquent.

Un autre problème a soulevé l'intérêt des corporations municipales quant à la période que je pourrais qualifier d'après la période intérimaire, soit lorsque les réseaux ou les permis devront être remis à des transporteurs privés. On ignore évidemment de quelle façon ce transfert sera fait. Chose certaine, il ne devrait pas y avoir une coupure draconienne à partir du 1er janvier 1983. Je crois que c'est physiquement impossible. Maintenant, de quelle façon pourrait-on susciter l'intérêt d'un

transporteur privé pour lui confier la responsabilité d'un service à l'intérieur d'un réseau, alors que pour plusieurs parties de ce même réseau, l'entreprise était déjà déficitaire lorsque exploitée possiblement par Métropolitain provincial, mais déficitaire lorsque exploitée par la CTCUM?

Nous voyons plusieurs obstacles à ce qu'un service soit confié à un transporteur privé. Premièrement - je crois que cela a déjà été soulevé d'ailleurs - on se voit confronté avec l'article 45 du Code du travail. Il est évident qu'aucun transporteur privé n'est capable actuellement d'assumer la charge de la convention collective qui a été signée, qui lie la CTCUM et qui en vertu de l'article 45 devrait lier également le transporteur qui va prendre le réseau. Alors, il serait utile croyons-nous que des éclaircissements soient faits quant à la façon dont tel transfert pourrait s'effectuer.

Le deuxième obstacle, ce serait évidemment la différence des coûts d'exploitation entre les transporteurs publics et les transporteurs privés. On sait que les contribuables usagers doivent déjà s'attendre à une augmentation appréciable des coûts. Maintenant, on constate que les transporteurs publics sont déjà subventionnés directement dans un premier temps, et qu'ils sont également subventionnés indirectement: par exemple, ils bénéficient de subsides à l'achat d'un véhicule; ils bénéficient également d'une exemption de la taxe fédérale sur un achat de pièces excédant 1000 \$. Il doit probablement y avoir d'autres exemples. Nous nous demandons de quelle façon un transporteur privé est en mesure d'assumer un service adéquat, tout en maintenant un coût raisonnable. Nous demandons, M. le Président, quelle hausse l'usager contribuable est prêt à supporter et à assumer pour que le transport en commun interurbain soit toujours rentable pour cet usager.

Le Président (M. Boucher): M. le ministre.

M. Clair: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord remercier les municipalités des corridors de Joliette, si on peut les appeler ainsi, de s'être regroupées pour préparer un mémoire commun. Je pense que cela va exactement dans le sens de la proposition gouvernementale qui est à l'effet justement de travailler par corridor, plutôt que d'avoir une approche pour chacune des municipalités, ce qui compliquerait le dossier à un niveau inhumain. On n'aurait jamais de solution pour chacune des municipalités. On doit donc travailler par corridor, et dans ce sens là je les remercie d'avoir déjà commencé à travailler ensemble.

Les deux obstacles qui ont été soulevés à l'endroit des transporteurs privés, on en est conscient, notamment en ce qui concerne

l'article 45 du Code du travail. Il est évident que quelle que soit la solution, il devra y avoir par voie législative ou autrement, je l'ignore, mais à ce moment-ci on travaille sur cela - une solution à apporter à ce problème. La même chose en ce qui concerne la rentabilité de certains tronçons qui étaient non rentables et qui pourraient être transférés à des entreprises privées qui ne sont pas intéressées à aller perdre de l'argent, c'est bien évident.
(17 h 15)

Maintenant, commentaire également sur les niveaux de tarifs, ce que ça donnerait si la CTCUM n'était plus subventionnée. Les chiffres que vous avez donnés, par exemple, pour Saint-Gérard-Magella, de 82 \$ à environ 140 \$, ça correspond dans les ordres de grandeur à ce que nous avons. Cela, c'est avec la structure de coûts de la CTCUM et avec le niveau de service de celle-ci, tel que c'est présentement. Je donne, par exemple, pour Saint-Gérard-Magella la fréquence des autobus par semaine qui est de 174 dans les deux directions, c'est-à-dire 87 dans une direction et 87 dans l'autre, pour un total d'achalandage hebdomadaire de 239. Cela veut dire que l'autobus passe 174 fois pour 239 usagers.

Il est évident que dans une structure de coûts comme celle de la CTCUM avec un niveau de service semblable, ça ne peut pas faire autrement que de créer des déficits exponentiels qui vont finir par écraser les municipalités. C'est pourquoi on propose plutôt d'aller vers des transporteurs privés. À ce titre, si on élimine les contraintes, comme l'article 45 du Code du travail, etc., si on parvient à avoir une solution, je pense qu'il va être possible d'avoir un niveau de service qui corresponde aux besoins de 239 usagers par semaine. Avec 174 autobus qui passent, je pense que l'offre précède la demande largement, et dans ce sens je ne pense pas qu'on demande tant une amélioration... C'est 120, je m'excuse; c'est pire, ce n'est pas 239 usagers, mais 120 usagers pour 174 autobus. C'est évident que c'est ridicule, que ça ne peut pas rester comme ça.

Si je prends le total du corridor de desserte L'Assomption-Joliette, par exemple, l'achalandage hebdomadaire total que j'ai, c'est 4228 pour l'ensemble du corridor. Je prenais tantôt Saint-Gérard-Magella; si je prends l'ensemble du corridor, c'est 4228. Je comprends les contraintes de la loi et les craintes des municipalités qu'un transporteur privé puisse avoir de la difficulté, mais comme j'ai eu l'occasion de le dire plutôt en commission parlementaire, je ne comprends pas pourquoi, entre Drummondville, par exemple, et Montréal, il y a un transporteur privé qui offre un service pour un achalandage d'à peu près 3000 à 3500 passagers hebdomadaires, dans des conditions

d'entreprise privée, à porte fermée à part ça, sur quasiment toute la longueur du trajet, alors qu'avec 4228 pour un corridor qui finalement - je comprends que Drummondville est un peu plus loin - ressemble quand même à celui de Drummondville... Je pense qu'à ce moment-là on doit faire tout ce qu'on peut pour aller voir s'il n'y a pas moyen d'offrir l'alternative par un transporteur privé.

C'est dans ce sens, je pense, qu'on doit aller. Éliminer les contraintes d'une façon ou d'une autre, mais aller vers l'entreprise privée, sans quoi, avec un niveau de service du genre de celui qu'on a actuellement, la structure de coûts de la CTCUM, il est évident qu'on ne fournira plus à corriger les déficits de semaine en semaine. Je pense qu'il faut aller vers l'entreprise privée dans ces cas-là; tout faire pour qu'on puisse y arriver le plus rapidement possible et ne pas se limiter à l'approche de dire: Qui va payer le déficit? À ce point de vue là, si on reste avec la CTCUM à long terme - je dis exactement la même chose que je disais aux gens de la région de Berthier tantôt - il est évident que si vous nous demandez de continuer à subventionner un tel service, ce serait complètement inéquitable pour le gouvernement de dire: Dans le corridor de Joliette, on va subventionner et on ne demandera pas aux municipalités de contribuer; alors qu'ailleurs dans la région métropolitaine on va demander aux municipalités de contribuer. On ne peut pas avoir deux poids deux mesures. Comme il ne semble pas y avoir beaucoup d'issues, à la CTCUM, pour un transport en commun public déficitaire, je pense qu'à ce moment-là on doit aller au maximum vers la solution du transporteur privé.

M. le Président, c'était le commentaire que je voulais faire. À proprement parler, j'ai juste une question. Est-ce que les municipalités que vous représentez ont fait le choix, quant à elles, de dire: Nous préférons aller vers l'entreprise privée et ne pas supporter de déficit ou si, au contraire, elles seraient plutôt prêtes à fonctionner dans ce qui est la règle - c'est là pour rester - que, quand le gouvernement paie, les municipalités paient également? Est-ce qu'il y a une décision de prise dans vos municipalités à ce sujet?

M. Desrochers (**Denis**): Au départ - je crois que c'est bien important - vous avez fait justement mention du suicide, pardon du déficit que...

M. Clair: C'est un vrai suicide à long terme.

M. Desrochers: Oui, justement. Surtout pour nous, si cela arrive, c'est encore pire. Métropolitain provincial existait avant. On

n'a eu aucune consultation quand l'expropriation de Métropolitain a été faite en faveur de la CTCUM. Après, il y a eu consultation, c'est-à-dire que la première consultation - c'est une approche que les municipalités ont eue - c'est d'avoir un compte, la possibilité de défrayer le déficit de la CTCUM. Je pense que le ministre avait fait part que c'était peut-être illogique de recevoir ce compte. Peut-être qu'il ne l'a pas dit dans ces termes; mais je le perçois de cette façon.

M. Clair: C'est comme cela que je l'ai dit. C'est une situation qu'on veut corriger. En 1979, le gouvernement a dû intervenir d'urgence et il a appliqué les règles qui étaient applicables, à ce moment-là, pour tout le monde. C'était dans une situation d'urgence qui devait être temporaire. Maintenant, on dit: Il faut s'en sortir, de cette situation pour l'avenir. On ne peut pas laisser durer cette situation indéfiniment.

M. Desrochers: Présentement, on fait face - je reviens au début - à ce compte-là qui va peut-être nous être présenté en octobre ou en novembre. En octobre, il vient à échéance. Ce sera peut-être en novembre. En tant que municipalités, on ne veut pas accepter ce compte parce qu'il nous est imposé et personne n'a prévu à son budget les montants requis par la CTCUM.

Ensuite, concernant le choix du transporteur, on favoriserait le transporteur privé. Ce serait peut-être une solution parce qu'on a la preuve que, présentement, dans la région, si on parle de ligne et de tronçon, Joliette est le bout du tronçon et on dessert d'autres municipalités qui sont plus éloignées et qui sont desservies par les transporteurs privés. Vous preniez le cas de Drummondville. Eux, ils ont un bon bout, la plupart ou les trois quarts de leurs trajets qui sont à portes fermées et ils peuvent quand même fonctionner. Nous, on a un bout de nos municipalités desservi par des transporteurs privés et, quand ils arrivent au bout du tronçon, ils sont obligés de fermer leurs portes. Peut-être que cela pourrait les rentabiliser encore plus de desservir les municipalités qu'on représente. En tout cas, je me fais le porte-parole d'une couple de maires qui m'ont dit: Tu peux nous représenter. Là-dessus, je pense qu'on est unanime à dire la même chose, soit de procurer un service aux usagers, parce qu'on sait très bien qu'il est impossible de penser à n'avoir aucun service de transport en commun. Mais à quel coût? Quand on pense aux coûts exorbitants qu'on présentait tantôt selon nos calculs, personne n'a les moyens de prendre l'autobus et de le voir passer une fois par jour.

M. Clair: Plus qu'une fois par jour. 174

fois divisé par 7 jours.

M. Desrochers: Écoutez bien! Là-dessus, j'aimerais ajouter une chose. 174 fois par semaine, si on prend le cas de Saint-Paul, il y a 25 passagers par semaine. En tout cas, peut-être que les fonctionnaires diront un peu plus, mais d'après nos calculs, c'est à peu près cela. Pardon?

Une voix: ...

M. Desrochers: Quand même, je pense qu'ils ont visité un peu pour sortir des chiffres. J'ai l'impression qu'ils ne doivent pas toujours rester dans leur bureau.

J'imagine que 25 pour 174 cela fait une fréquence que nous n'avons aucune possibilité de diminuer parce que la CTCUM ne nous consulte pas sur la qualité de ses services et sur son taux de fréquence.

M. Clair: C'est justement ce que la proposition corrigerait dans le sens que, dans le fond, ce qu'on vous dit, comme je le disais un peu tantôt aux gens de Berthier, c'est: Regroupez-vous, les municipalités en dehors du territoire métropolitain immédiat, et entendez-vous pour déterminer quel niveau de services vous voulez. On vous donnera le pouvoir de le faire et d'aller vers un transporteur privé pour lequel vous n'aurez pas à supporter des déficits.

M. Desrochers: Mais, M. le ministre, il y a les contraintes de l'article 45 qui font qu'ils sont obligés d'avoir les mêmes privilèges pour les employés. On sait très bien que c'est vrai que les chauffeurs de la CTCUM sont très dispendieux parce qu'ils ont peut-être des choses qu'un transporteur privé ne donne pas à ses employés; ceux-ci peuvent quand même fonctionner de la même façon et le service n'en souffre aucunement. Par contre, avec les exigences de la loi... de l'article 45 - je reviens toujours avec "loi" parce que je me dis qu'un article c'est quasiment une loi imposée - ils ne peuvent pas fonctionner.

Quand je parlais des municipalités qui sont desservies par un transporteur privé et que cela fonctionne très bien, j'imagine que c'est rentable parce que, sans cela, elles ne le feraient pas. Si on leur donnait une chance de rentabiliser encore plus, parfait. Si c'est parfait pour vous, ce serait parfait pour nous. On accepterait immédiatement. On dirait même demain matin: D'accord, faites le transport, arrangez les horaires afin qu'ils soient le plus convenables pour tout le monde parce qu'on sait très bien que passer 174 fois dans la municipalité, ça ne convient pas à tout le monde.

Si on parlait d'une fois le matin, une fois le midi et une fois le soir, ce serait préférable pour tout le monde. Quelqu'un qui

part à 10 heures de Joliette pour aller magasiner à Montréal n'est pas prêt à revenir à 11 heures, mais à 4 heures ça fait son affaire de revenir, par exemple.

Si on parlait de deux ou trois fois par jour de service doublé, ce serait suffisant.

M. Clair: On dit la même chose là-dessus, je pense. Je suis conscient, et c'est pour ça que je vous dis qu'il y a des choses qui devront être réglées par loi, comme l'article 45. Bien sûr, il faudra s'assurer que les droits de tout le monde sont protégés là-dedans mais je pense que, par rapport au nombre d'employés de la CTCUM, le plus grand nombre de chauffeurs d'autobus ne travaille pas sur la ligne vers Joliette. C'est probablement très facile à absorber pour la CTCUM, sans problème, sans faire perdre d'emploi à personne. C'est l'objectif, c'est pour ça qu'on est conscient des contraintes législatives.

C'est évident que, si on vous propose d'aller vers les transporteurs privés, il faut se donner juridiquement les moyens d'y aller parce qu'on ne peut pas, comme je le disais tantôt, exproprier à nouveau le permis de la CTCUM et vous le faire payer par un transporteur privé. Cette histoire-là ne mènera nulle part. On est déjà allé assez loin avec cela. Trouvons légalement des moyens de se sortir de cela et de mettre un terme à cette situation.

Quant aux quotes-parts déjà accumulées, mon dernier commentaire, M. le Président, c'est que vous avez probablement appris que les municipalités desservies par Métropolitain sud sur la rive sud de Montréal ont reçu, quant à elles, il y a déjà deux ans, je pense, leur première quote-part.

Un règlement est intervenu entre la CTRSM, le gouvernement et les municipalités et il sera peut-être possible d'en venir également à un règlement. Je pense qu'il serait trop tôt aujourd'hui pour essayer de régler cela. Notre priorité est d'arrêter une décision et de changer le régime actuel. J'ai terminé, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Allez-y.
(17 h 30)

M. Desrochers: Je pourrais peut-être poser une question sur le sens de subventionner indirectement comme M. Bélair l'a mentionné tantôt. Je vous pose une question directe: On parlait des privilèges au point de vue de l'achat d'autobus et de l'acquisition de pièces. Pourquoi n'y aurait-il pas possibilité d'avoir les mêmes privilèges pour les transporteurs privés?

M. Clair: En matière de transport interurbain, lors du dernier congrès de l'APAQ où vous étiez, je crois...

M. Desrochers: Non, je n'y étais pas.

M. Clair: ... l'Association des propriétaires d'autobus du Québec...

M. Desrochers: En passant, je ne suis pas propriétaire d'autobus.

M. Clair: Oui, je sais, mais il me semblait vous avoir vu là-bas. Sur le transport interurbain par des transporteurs privés, le ministère va créer, avec l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, les privés, un groupe de travail pour étudier toute la question du transport en commun interurbain. C'est là que ce sera traité. Jusqu'à maintenant, nulle part non plus, à ma connaissance, au Canada, le transport en commun interurbain n'est subventionné. Il y a aussi des problèmes dans le transport en commun interurbain, mais le gouvernement, nulle part, à ma connaissance, n'a pris l'initiative de commencer à payer l'acquisition des autobus. Il faut être bien conscient que le budget du ministère des Transports est déjà le troisième plus gros budget du gouvernement du Québec. Si on commence à acheter des autobus pour les transporteurs privés, cela va coûter très cher, c'est évident. Il y a beaucoup de transporteurs privés, d'autobus. Je pense qu'on traite cela séparément. On examine l'ensemble de la situation, cette année, dans cette matière.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Viau.

M. Cusano: Au nom de mes collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Bélair, à M. Desrochers et à Mme Fortin. Je constate que M. le maire semble bien connaître son tabac, spécialement dans cette région. Le ministre a dit qu'il y avait environ 120 passagers qui étaient transportés vers la région de Montréal. Vous avez mentionné des coûts. Il peut y avoir des arguments de part et d'autre. Habituellement, quand le gouvernement fait des prévisions, il fait toujours des sous-estimations; lorsque arrivent les vrais coûts, c'est toujours au-delà de ce qu'il avait estimé.

Vous avez donné deux exemples. Dans le cas de Saint-Gérard-Magella, d'après mes calculs, il en coûtera à un usager environ 1750 \$ par année pour voyager. Dans l'autre exemple que vous avez donné, vous parlez d'à peu près 1860 \$. Maintenant, il peut y avoir des journées de maladie, etc.; donc, on n'argumentera pas sur cela. Pourriez-vous nous dire quel est le salaire de ceux qui dépensent 1734 \$ pour aller gagner leur vie? Je suis sûr et certain que ce ne sont pas des hauts fonctionnaires à 55 000 \$ par année qui se rendent de Joliette ou de Saint-Gérard-Magella à Montréal. Avez-vous une idée du salaire de ces gens?

M. Desrochers: Comme tabaculteur, je ne peux pas répondre à cela. M. Bélair pourrait le faire.

M. Bélair: Une chose est certaine, ils n'ont pas un salaire qui leur permet de se payer une voiture.

M. Cusano: Bon.

M. Bélair: Cela nous donne au moins une indication.

M. Cusano: S'ils sont là-bas, ils doivent avoir une auto pour voyager.

M. Desrochers: Si je peux me permettre, après avoir calculé les coûts, c'est peut-être là qu'ils voient la possibilité de faire les paiements sur une auto.

M. Cusano: D'accord. Une autre petite question. Vous semblez être très inquiet, vous craignez que, pour une certaine période, la CTCUM coupe ses services. Vous êtes inquiet de cela. Vous continuez en disant que vous souhaitez, lorsqu'on en arrivera à cette situation, qu'il y ait des représentants des municipalités qui soient appelés autour d'une table de concertation pour discuter du problème. Est-ce que cette suggestion a été faite au ministre et quelle a été la réponse?

M. Bélair: Cette suggestion a été faite à l'intérieur du rapport. Maintenant, comme je vous le disais tantôt, je n'ai fait que résumer brièvement le rapport.

M. Cusano: Il n'y a pas eu de consultation de la part du ministre?

M. Bélair: Pas à cet effet. Pas à ma connaissance, à tout le moins.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député de Viau. M. le ministre.

M. Clair: Oui. M. le Président, je n'ai pas d'autres questions.

M. Bélair: Est-ce que je pourrais ajouter un mot? Tantôt, on nous a dit, dans le même sens, en tout cas, dans la même pensée que moi: Si vous pouviez concrétiser vos idées et les mettre en application. Je peux dire que c'est notre seul souhait, à nous autres: d'abord un transporteur privé, d'abord un service adéquat aux usagers, sans avoir une fréquence exagérée et à un coût raisonnable.

M. Clair: M. le Président, c'est une communauté de vues totale. La seule chose qu'il s'agit de faire, c'est de traduire cette volonté politique commune que nous avons dans les faits. Je pense que, comme vous

l'avez indiqué, sur le plan juridique, il y a des complications, et sur le plan des services aussi cela va être important qu'on puisse compter sur votre collaboration pour, dans le fond, la déterminer. Moi je ne veux pas que ce soit ni la CTCUM ni le ministre des Transports qui dise si l'autobus doit passer à Crabtree 76 fois ou 3 fois par jour. Je ne veux pas que ce soit moi qui décide de cela. Je ne veux pas que ce soit le COTREM. Je ne veux pas que ce soit la CTCUM. Je veux que ce soit vous autres. Peut-être que ce qui serait intéressant de faire le plus rapidement possible, compte tenu que vous êtes prêts à aller dans ce sens, serait de demander à mes gens du COTREM peut-être d'avoir une rencontre préliminaire avec vous pour voir comment on peut mettre en marche une alternative dans votre région, autrement dit, qu'on n'attende pas la loi pour commencer à se préparer à faire face à la situation, mais que, dès à présent, on puisse commencer à étudier qui, quand, comment, combien de fois par semaine ou par jour seront desservies telles et telles municipalités de vos deux corridors.

Comme on dit, ça nous enlèverait une grosse épine du pied si on pouvait compter sur votre collaboration comme vous nous l'offrez pour que les décisions, dans le fond, ce soit vous autres qui les preniez et que nous, on serve simplement de soutien technique pour faire le transfert de transporteur public à transporteur privé lorsque la loi à cet effet sera adoptée.

M. Desrochers: M. le Président, M. le ministre, soyez sûr que dès que vous ferez une soirée d'information ou de consultation, on sera présent. Mais il y a une affaire. Nous autres on peut vous désigner ceux qui ont les autobus pour faire le service, par exemple, mais le coffre d'outils, c'est vous qui l'avez. Nous autres, on ne peut pas se servir de ces outils. Je pense que c'est dans ce sens. Quand bien même on ferait peut-être 50 soirées d'information ou de rencontres, l'aboutissement de cela, c'est vous seul qui pouvez le faire. C'est-à-dire que quand je dis vous, en termes légaux, c'est un fait...

M. Clair: En termes légaux, vous avez tout à fait raison. Mais là où je veux que ce soit vous autres qui preniez la décision, c'est: combien de fois l'autobus passe à tel ou tel endroit. Nous on veut bien mettre le coffre d'outils à votre disposition pour vous aider à prendre de meilleures décisions, mais je pense que ça c'est votre bout à vous autres où vous pouvez nous être très utiles parce que encore là, moi, je veux bien faire adopter le cadre législatif qui va permettre cela, mais ce n'est pas moi qui vais aller le faire à votre place.

M. Desrochers: Soyez-en sûr. Vous n'avez qu'à nous procurer la clé et on va trouver le cadenas.

M. Clair: Parfait.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie. Au nom des membres de la commission, je remercie les représentants qui sont venus présenter leur mémoire tout en offrant, au nom des membres de la commission, des vœux de prompt rétablissement à Me Ferland.

M. Desrochers: Merci, je vais les lui transmettre.

Le Président (M. Boucher): J'appelle l'Association des consommateurs du Québec, représentée par M. Jean-Claude Beauchamp, président, Mme Nicole Laliberté, vice-présidente et agente de communication, ainsi que Mme Lucille Brisebois, membre du conseil d'administration. M. Beauchamp.

Association des consommateurs du Québec

M. Beauchamp (Jean-Claude): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, Mme la députée, je remercie les membres de cette commission de l'occasion qui nous est fournie aujourd'hui d'exprimer le point de vue de ceux qui, en fin de compte, assument les coûts de ce service qu'on appelle le transport en commun. L'Association des consommateurs du Québec, un organisme à but non lucratif, regroupe depuis 1948 des consommateurs désireux de prendre en main leur destinée. L'association rejoint directement au Québec, par ses membres et ses publications, plus de 20 000 personnes. Les membres de l'Association des consommateurs du Québec sont groupés en onze sections locales dans différentes villes dans toute la province et l'ACQ maintient en activité huit centres d'information pour les consommateurs.

Depuis plus de 30 ans, vouée à la défense des intérêts des consommateurs, l'association s'est fixé comme objectif de porter un regard critique sur la société de consommation, d'en analyser les tendances et leurs implications, d'informer et d'éduquer le consommateur, mais aussi de le représenter chaque fois que ses intérêts semblent mis en cause. L'ACQ s'est, jusqu'à tout récemment, peu préoccupée du transport en commun, sinon à travers une réflexion plus large sur la nécessité de définir les services essentiels et d'assurer une continuité du service offert au public. Ailleurs dans la province, nos groupes locaux sont intervenus à Trois-Rivières et à Québec, en particulier, sur les problèmes reliés au transport local. Dans ce dossier dont on n'entend parler qu'au moment

de crises, à l'occasion d'arrêts de travail et de négociations pour le financement des réseaux, les usagers sont exclus du débat et font les frais des conflits de pouvoir. Nous sommes donc heureux d'avoir l'occasion de participer à une discussion plus large sur ce choix régional qu'a fait le gouvernement quant au mode de transport en commun pour l'agglomération de Montréal.

De façon générale, l'intérêt des citoyens du Québec commande que les bénéficiaires d'un service en assument majoritairement les coûts, que la dépendance du Québec en matière de pétrole soit réduite et que l'environnement soit préservé. De façon plus particulière, l'intérêt des citoyens de l'agglomération de Montréal commande une rationalisation des réseaux, une rationalisation des investissements en matière d'équipement, une meilleure répartition des coûts entre les divers bénéficiaires, consommateurs, municipalités, commerçants et gouvernement. Il exige un centre-ville et de grandes artères moins engorgées et moins polluées, un réseau intégré, rapide, accessible à courte distance, efficace, fiable et donc, sécuritaire et sans interruption, à coût abordable. Il requiert un centre de décision avec pouvoirs effectifs plutôt que virtuels, que les citoyens consommateurs soient consultés et que les usagers consommateurs participent aux décisions qui les concernent.

Le gouvernement du Québec propose un nouveau mode d'organisation et de financement du transport en commun pour l'agglomération de Montréal. L'ACQ souscrit, de façon générale, à la réforme proposée et n'entend pas se lancer dans une analyse approfondie des structures proposées. Toutefois, l'ACQ s'interroge sur le niveau d'intervention et sur le pouvoir réel des intervenants locaux face à l'organisme régional à créer. Il ne faudrait pas que l'ORT, sous couvert de planification et de coordination, rende illusoire ou impraticable l'exploitation intelligente des réseaux de transport sous juridiction locale. À la limite, il nous semble que l'ORT risque d'être le lieu où les vraies décisions se prendront, les autres en découlant, de telle sorte que les élus locaux n'auraient guère de choix, leur pouvoir étant ainsi plus virtuel qu'effectif.

Il ne semble faire aucun doute qu'il faille réviser la structure actuelle de même que son financement. De même, il faut se pencher sur le type de services offerts, sur la qualité et le coût de ces services.

Pour les usagers consommateurs, il se peut qu'une structure en vaille une autre, c'est à l'usage que l'on jugera. Ce qui importe, c'est le service rendu: rapide, accessible, efficace, fiable, ininterrompu, et ce à coût abordable.

La structure actuelle, à multiples intervenants avec des pouvoirs s'entremêlant et se chevauchant, a créé de nombreux

ennuis aux usagers consommateurs et a forcé les Québécois, dans leur ensemble, à financer un service qui se détériore. Il faudrait se garder de penser - comme le laisse croire le livre blanc - que les élus sont les meilleurs représentants des usagers. L'intérêt des élus et celui des usagers est rarement le même, sauf peut-être en temps d'élection. Il serait plutôt dangereux de reconnaître les élus comme uniques défenseurs de l'intérêt public. (17 h 45)

La nécessité d'un réaménagement du cadre financier des transports en commun, bien que non ainsi présentée, nous apparaît comme la cause principale de la réorganisation des structures. Quoi qu'il en soit, non seulement faut-il en arriver à une rationalisation des investissements dans les équipements, mais il faut aussi assurer une meilleure répartition des coûts entre les divers bénéficiaires.

Nous croyons toutefois qu'il faudra se garder d'augmenter trop rapidement et trop fortement la contribution des usagers consommateurs au financement du service de transport, fût-il intégré. Une structure tarifaire, même définie optimale, entraîne souvent des effets non souhaitables, comme un affaissement de la demande globale, par exemple, qui grèveraient dès le départ toute la réforme envisagée.

Les consommateurs sont, en général, prêts à payer quand ils ont l'impression d'en avoir pour leur argent. Depuis quelques années, ils ont plutôt l'impression de payer déjà trop cher un service qui porte à peine son nom: moins d'autobus et de métro, temps d'attente de plus en plus long, engorgement aux heures de pointe, personnel grossier ou indifférent, circuits modifiés sans avis, arrêts du service fréquents et de plus en plus longs.

La réforme préconise un modèle de participation sur le mode consultatif. Les associations de consommateurs demandent depuis fort longtemps une participation du consommateur au processus de décision. Dans cette optique, il nous aurait semblé plus opportun d'intégrer une représentation de l'usager consommateur au niveau des commissions de transport et de l'ORT. Nous comprenons que l'État choisit plutôt de faire reposer l'ensemble des décisions sur les élus, quitte à tester par avance certaines questions auprès d'une commission consultative qui pourrait tenir des audiences publiques sur des sujet d'importance.

L'intention est louable, mais plusieurs questions devront obtenir réponse, non seulement quant au rôle exact et aux pouvoirs de cette commission, mais aussi surtout quant à qui doit représenter qui ou qui doit participer en lieu et place de qui. Il faudrait aussi savoir si l'on cherche à représenter un large éventail d'intérêts particuliers ou si l'on ne souhaite pas plutôt assurer l'expression d'un consensus chez les

usagers consommateurs.

Les citoyens consommateurs sont parfois consultés, mais la consultation ne mène d'habitude pas bien loin. En fin de compte, cela finit toujours par n'être que de belles sessions de "placotage" d'où ne sortent que des vœux pieux. Les citoyens consommateurs veulent avoir un mot à dire dans l'élaboration et l'application de la politique du transport en commun. Ils veulent être assurés que cette étape ne sera pas laissée entre les seules mains des fonctionnaires et des politiciens, craignant l'influence trop grande de la technocratie et du lobby des élus municipaux des grandes agglomérations.

À l'instar de Transport 2000, l'ACQ réclame la participation des usagers consommateurs au conseil d'administration des commissions de transport et de l'organisme régional de transport parce que les décideurs véhiculent prioritairement leurs valeurs propres et qu'autrement les valeurs des usagers n'y seraient pas véhiculées; parce que aussi le secteur des services publics ne peut être laissé aux seules mains des pourvoyeurs de services. Les politiques à établir et les moyens de les mettre en oeuvre, de même que la définition des services et l'évaluation de la façon dont ils sont rendus touchent le tissu social, le mode et la qualité de vie et exigent que toutes les valeurs véhiculées par la société soient prises en compte.

Le livre blanc, à partir de la page 67, traite des conséquences de la réforme proposée. Il semble que l'objectif soit de faire en sorte que le coût global augmente moins rapidement que dans la situation que nous connaissons. C'est un bien bel objectif, quoique nulle part la démonstration ne soit faite de ce que l'on épargnera, par exemple, "par l'intégration tarifaire des réseaux et des modes, qui devrait permettre d'éliminer les dédoublements et une concurrence coûteuse entre les services", selon la proposition gouvernementale.

Nous tenons pour acquis que tout ce qu'envisage la proposition gouvernementale fonctionne. Il est des conséquences que le livre blanc passe sous silence, entre autres et surtout, devrions-nous dire, la continuité du service en cas de conflit de travail. Ce dont les usagers consommateurs ont le plus souffert depuis une décennie, c'est des arrêts fréquents et parfois fort longs du service, suivis généralement d'une augmentation des tarifs et d'une diminution du service. Faut-il penser qu'une fois les réseaux intégrés il s'arrêteront tous de fonctionner en cas de conflit?

Je voudrais ici ouvrir une parenthèse pour indiquer aux membres de la commission que, lors de la dernière réunion de notre exécutif, les membres de l'exécutif ont exprimé le souhait que j'indique à la

commission que nous appuyons les divers intervenants qui ont insisté sur l'importance de développer des moyens alternatifs de transport, comme les taxis collectifs, les "jitneys" et le covoiturage.

L'ACQ souscrit au principe de l'intégration des réseaux de transport en commun pour l'agglomération de Montréal. Elle souscrit aussi au fait que chaque catégorie de bénéficiaires assume le plus possible sa part du coût du transport en commun. Elle soumet, toutefois, qu'une augmentation trop rapide du tarif aurait un effet désincitatif pour l'utilisateur qui peut encore opter pour l'automobile et pénaliserait grandement les usagers qui n'ont pas d'autre façon de se déplacer.

L'ACQ croit que ce ne sont pas les structures qui rendent fonctionnelles les politiques, mais les femmes et les hommes qui y oeuvrent. Partout, l'ACQ soutient que le modèle proposé ne faisant place qu'à un seul groupe d'intérêts: les politiciens, les conflits de pouvoir risquent de demeurer et les intérêts des usagers consommateurs d'être plus souvent qu'autrement laissés pour compte. Bien que favorable à la consultation, l'ACQ ne juge pas le mécanisme suffisant et demande qu'une place soit faite aux usagers consommateurs au sein des conseils d'administration des commissions de transport et de l'organisme régional de transport.

L'ACQ rappelle, enfin, l'insatisfaction généralisée quant aux interruptions longues et fréquentes du service et souligne que, si une solution n'est pas apportée à ce problème, même la plus parfaite structure au monde n'arrêtera pas la désaffection d'une clientèle qui ne demande, par ailleurs, qu'à être acquise. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Beauchamp. Avant d'aller plus loin, je pense qu'on pourrait s'entendre sur le temps qui reste à la commission, compte tenu que l'ajournement est à 18 heures. Est-ce que les membres sont d'accord pour continuer jusqu'à épuisement des mémoires?

Des voix: Oui. Consentement.

Le Président (M. Boucher): Alors, consentement. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, permettez-moi d'abord de remercier M. Beauchamp et la dame qui l'accompagne, Mme Laliberté, de s'être intéressés à la proposition de réforme du transport en commun du gouvernement et de nous avoir présenté un mémoire au nom de l'Association des consommateurs du Québec.

Je serai bref, je n'aurai qu'une seule question, mon adjoint parlementaire voulant lui aussi en poser une. Ce qui ressort de votre mémoire et qui est un peu unique, si

on veut, c'est une méfiance assez évidente à l'égard des élus; cela ressort à quelques endroits. Il n'y a pas eu beaucoup de mémoires qui ont mis en cause la confiance à l'égard des élus. J'aimerais que vous m'expliquiez ce qui entraîne cette méfiance à l'égard des élus. Ce pourrait être des usagers qui soient élus, à supposer qu'on puisse faire une immense assemblée des 750 000 usagers du transport en commun de la région de Montréal qui éliraient un conseil d'administration pour gérer le transport dans la région de Montréal; cela demeurerait des élus. Pourquoi être plus méfiant à l'égard des élus municipaux que d'être méfiant à l'égard de vous-même qui êtes élu, j'imagine, par une structure démocratique, comme les élus à l'Assemblée nationale et les élus municipaux au suffrage universel? Pourquoi cette méfiance? Peut-être qu'il y a quelque chose que je n'ai pas compris à l'égard des élus.

Le Président (M. Boucher): M. Beauchamp.

M. Beauchamp: M. le Président, j'ai assisté toute la journée aux audiences de la commission et j'ai entendu les interventions des élus municipaux, qui se disaient les plus près de la population finalement. Mais ce qui est encore plus près qu'un élu municipal du service de transport en commun, c'est l'usager lui-même.

Si on faisait une enquête auprès des élus provinciaux, auprès des élus municipaux, auprès des hauts fonctionnaires qui sont tous des "décideurs" et qui interviennent dans l'organisation du transport en commun, si on faisait une enquête auprès de ces gens-là pour voir combien il y en a qui utilisent quotidiennement les transports en commun, j'ai l'impression - on ne l'a pas vérifié - qu'on pourrait avoir des surprises. On réaliserait peut-être que finalement une bonne partie de ces gens font partie de cette catégorie de personnes dont il a été question ce matin et qui, pour toutes sortes de raisons, ne peuvent pas utiliser le transport en commun, à cause de leurs occupations, de l'obligation de se déplacer de leur travail, etc.

Celui qui est le plus près du service, donc qui le vit quotidiennement, c'est l'usager. Lorsqu'on examine la position gouvernementale, on constate - c'est une des raisons pour lesquelles on parlait de pouvoir plus virtuel qu'effectif - on peut se tromper, mais on a l'impression que les pouvoirs qui sont réservés aux élus locaux ont beaucoup plus trait au service lui-même, à la qualité du service, à l'ampleur du service qui va être donné, aux horaires, aux circuits, etc. On dit: Pour ce genre de problème, finalement, n'est-ce pas l'usager qui est le mieux placé pour indiquer à un organisme les

choix les plus pertinents? Pourquoi créer une étape qui s'appelle une étape de consultation au moyen d'une commission consultative? Les élus municipaux nous ont dit: On va faire aussi de la consultation auprès de nos électeurs. Pourquoi créer une étape additionnelle dans le processus pour obtenir l'opinion de ceux qui sont les principaux intéressés, c'est-à-dire les usagers? C'est dans ce sens que ce n'est peut-être pas une méfiance qui est indiquée à l'endroit des élus, mais c'est le sentiment qu'il y a peut-être d'autres façons de faire participer les usagers autrement que par une commission consultative, des façons qui éviteraient finalement de créer des étapes inutiles ou des paliers de pouvoir inutiles qui n'amélioreraient pas le système.

M. Rodrigue: Il y a eu quelques groupes qui ont réclamé devant la commission la participation des usagers, certains au comité consultatif, mais d'autres au conseil d'administration. Cela pose une question. Vous y avez peut-être réfléchi, je vous la pose. De quelle façon désigne-t-on les usagers dans un tel organisme? De quelle façon peut-on élire les représentants des usagers? Doit-on les élire, les désigner? Comment les regroupe-t-on? En vertu de quel mode? C'est tout cela. Finalement, le principe est fort admissible. Comment y arriver pour que ce soit véritablement une représentation des usagers bona fide? C'est un problème. Je vous le sou mets. Quand on se pose la question, on bute un peu là-dessus. Il y a peut-être des exemples que vous pourriez nous donner et qui nous éclaireraient à ce sujet.

M. Beauchamp: Ici, au Québec, on a quand même développé une certaine pratique dans ce domaine, celle de faire participer les usagers. On pense par exemple aux CLSC, aux milieux hospitaliers, les cliniques juridiques, etc. Il y a un tas d'organismes où finalement on a prévu une participation de l'usager. Évidemment, dans ces secteurs, cela pose aussi un problème, puisque le patient dans un hôpital ne sera pas patient toute sa vie, et donc cela posait les problèmes de déterminer qui était un usager, etc. Je pense que les problèmes que cela pourrait poser sont parfaitement solubles. Par exemple, avec la proposition gouvernementale, on a l'impression qu'on généraliserait l'utilisation d'une carte. Alors, les détenteurs de ces cartes pourraient déterminer qui sont les usagers réguliers du réseau. Pour répondre à votre question, on n'a pas vraiment approfondi cette question. On fait un énoncé de principe; on dit qu'il faudrait que les usagers participent. Les modalités pour déterminer de quelle façon les faire participer, cela reste peut-être un problème important, mais il y a sûrement des solutions

facilement identifiables à ce point de vue là.

M. Rodrigue: À titre d'information, je voulais vous préciser qu'en ce qui concerne la continuité des services, vous posez une question concernant la continuité des services et quel organisme à l'avenir va s'occuper de gérer les services de transport. En réalité, ce sont les transporteurs locaux qui continueront à le faire, soit la CTL, la CTCUM ou encore la CTCRSM. Ce sont ces organismes-là plus, évidemment, les regroupements municipaux qui décideraient de se mettre sur pied pour organiser le transport en commun sur leur territoire. Ils ont le choix entre faire une nouvelle commission de transport, négocier des services avec une des commissions existantes ou, encore, faire affaires avec un transporteur privé. Selon que c'est la commission de transport actuelle qui, sur son territoire, continue de donner des services et qui, même, les prolonge avec l'accord d'un certain regroupement de municipalités, c'est elle qui continue d'exploiter le service, donc c'est elle qui est l'employeur. Si c'est un transporteur privé, c'est lui l'employeur; là, c'est le Code du travail qui s'applique tout simplement.

(18 heures)

M. Beauchamp: M. le Président, pour commenter l'énoncé fait par M. le député, ce qui nous préoccupe, comme association de consommateurs, c'est le fait que la proposition gouvernementale implique, dans certains cas, qu'on élimine des choix. On parle d'intégration des transports en commun, on essaie donc de rationaliser le transport en commun et cela implique l'élimination de certaines possibilités. Cela a été souligné ce matin, par exemple, lorsqu'on parlait pour Montréal-Nord d'un métro de surface qui impliquerait probablement l'abandon de certains circuits d'autobus existants. On se dit: qu'est-ce qui arrive en cas de grève? Est-ce que tout le réseau arrête de fonctionner en même temps? Est-ce que la population devient vraiment paralysée à cause d'une situation comme celle-là? On vous dit que cela nous préoccupe parce que la rationalisation c'est une chose, mais maintenir des choix et même les développer c'en est une autre - et notre position serait plutôt de dire: c'est important pour le gouvernement, non pas de réduire les choix mais de les multiplier - de telle sorte que la population puisse choisir et ne soit pas l'otage d'un seul système.

M. Rodrigue: Il est évident, je pense bien, que tous les élus vont chercher les systèmes qui vont donner, à la fois, les meilleurs rendements au meilleur coût. Il y a des dispositions de certaines lois qui ont été adoptées il n'y a pas tellement longtemps qui, effectivement, ont vu leur application

pour la première fois cette année sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, en particulier la CTCUM. Compte tenu des perturbations qu'on avait connues à l'occasion de conflits antérieurs, on doit constater que ces lois, la Loi des services essentiels, qui a été appliquée cette année, à Montréal, a quand même limité très sérieusement les dégâts - si vous me permettez l'expression - en ce sens que si vous examinez le nombre de jours d'arrêt de travail qu'on a eus à l'occasion du présent conflit avec ce qu'on avait connu dans le passé, c'est tout un monde de différence. Il y a déjà une loi qui a été adoptée pour assurer le fonctionnement des services essentiels et le gouvernement a fait son lit là-dessus: il a déclaré qu'il considérerait essentiels les services de transport dans la région de Montréal.

C'est un changement majeur par rapport aux situations antérieures et on l'a vécu pour la première fois cette année. Les perturbations du service ont été, quand même... Évidemment, pour celui qui est pris dans la circulation à 5 heures, ce n'est jamais mineur, mais cela n'a duré qu'une journée ou deux alors que dans le passé cela avait duré des semaines.

Évidemment, en maintenant les transporteurs actuels, les commissions de transport actuelles, chacune conserve donc sa juridiction. Il n'est pas dit que tous ces groupes négocieront en même temps et qu'on risque d'être perturbé en même temps. Ils auraient pu s'intégrer dans le passé, ils ne l'ont pas fait, sur le plan des négociations. Il y a sûrement une raison à cela.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, il me fait plaisir de voir ici l'Association des consommateurs du Québec. C'est mon premier contact avec vous. Le chef de mon parti m'a nommé responsable du dossier de la protection des consommateurs. J'espère qu'ensemble nous pourrions souligner des points importants. Que vous ayez un regard critique, c'est très bien. Lorsque vous parliez des élus je peux vous donner des exemples pratiques: la Commission de transport de la rive sud où les élus ont le contrôle de la commission; la CTCUM, on n'en parlera pas il n'y a pas de contrôle par les élus... la Commission de Laval, il semble que la municipalité de Laval, par les élus, ait un meilleur contrôle actuellement sur la commission de transport.

On parle des élus: dans une municipalité moyenne de 20 000 habitants et plus, les conseillers municipaux, par mon expérience en tant que maire et connaissant bien les conseillers municipaux de ma municipalité, les problèmes qui les touchent

souvent le plus sont ceux qui viennent des usagers du transport: abris d'autobus, nouveaux arrêts pour les autobus, changements d'arrêts. Ils vont même jusqu'à faire des pressions électorales en temps d'élections. Très important. On va profiter, évidemment - cela revient un peu à ce que vous dites - lorsqu'il y a une élection on va dire à ceux qui se présentent: c'est ça et il faut que cela soit changé avant les élections. Mais là, les élus trouvent des difficultés dans les municipalités - je parle de la CUM - à faire adopter une pétition par les usagers; par résolution du conseil on a de la difficulté à faire le désir et le vouloir de ces usagers - il y a des élus qui prennent les autobus aussi - qui savent ce qu'ils veulent, connaissent leurs besoins...

Donc, avec la loi 46, comme mon collègue le député du comté de Vimont vous l'a mentionné, les usagers et votre association, en particulier, auront maintenant l'avantage de porter le débat devant une commission permanente des transports à la CUM. Il faut demander aussi au gouvernement de modifier les lois constitutives de la CSL de la Rive-sud pour qu'une même commission permanente des transports puisse siéger, où les citoyens qui font partie de ces commissions de transport pourront s'adresser et rendre publiques leurs revendications.

Vous mentionnez dans votre rapport que ce que veut le consommateur, l'utilisateur, c'est un service. On est tous d'accord avec cela. Le service le plus rapide, sûrement, accessible, c'est sûr, efficace, fiable, ininterrompu et à coût abordable. Nous allons tous vous dire que lorsqu'il y a grève, lorsqu'il y a conflit, ce n'est pas l' élu qui est le plus souvent touché, c'est l'utilisateur.

Vous parlez évidemment de coût et lorsqu'on parle de transport en commun en 1982, le coût devient une source importante de discussion. Dans votre rapport vous mentionnez - je pense que vous avez raison de le faire - que les bénéficiaires d'un service doivent en assumer majoritairement les coûts. C'est certain. Il suffit d'aller dans les détails techniques. On augmente le coût d'accès aux autoroutes, on augmente le coût de l'essence. Les tarifs, évidemment, suivent cette même structure d'augmentation, en ce qui concerne l'essence en particulier.

Vous mentionnez que les usagers doivent être membres des commissions de transport. Dans tous les mémoires qui ont été présentés jusqu'à maintenant, le seul, à ma connaissance, qui a parlé des usagers de façon assez élaborée a été celui de Transport Québec et une autre association dont...

Une voix: Transport 2000.

M. Bissonnet: ... Transport 2000. Je

l'appelle Transport Québec, parce que je trouve que c'est une association qui travaille fort pour les usagers du transport. Alors, de quelle façon pourrait-on incorporer... Il va falloir élire quelqu'un. Vous avez une association qui est composée de 20 000 personnes au Québec, avez-vous prévu un mécanisme? Je vous pose la question. De quelle façon va-t-on arriver à nommer quelqu'un pour représenter les consommateurs? Selon moi, au niveau local, le conseiller élu, que ce soit dans une municipalité importante ou une petite municipalité, est vraiment confronté avec ces problèmes-là quotidiennement. On apporte un autre mécanisme, l'utilisateur. De quelle façon prévoyez-vous suggérer au ministre que les usagers soient représentés? De quelle façon arriverait-on à élire des usagers dans les commissions de transport?

M. Beauchamp: M. le Président, je pense avoir donné des éléments de réponse tantôt à une question qui m'était posée. C'est sûr que cela pose des problèmes d'organiser la représentation des usagers dans un organisme comme celui-là. Mais, ce n'est pas un problème qui est insoluble non plus. Il y a une façon de l'organiser. On a donné un exemple en disant que les usagers des transports en commun vont utiliser une carte pour avoir accès au réseau. C'est une façon d'identifier les usagers. De quelle façon organiser une représentation structurée? On n'a pas fait une démarche approfondie à ce point de vue-là. On pense que c'est quand même, encore une fois, un problème qui peut se résoudre assez rapidement, soit une base régionale, soit pour l'ensemble de la région, mais avec un certain nombre de représentants des usagers. Finalement, si les usagers participaient aux décisions, au lieu d'être simplement des gens qu'on consulte et dont on interprète ensuite les propositions via une commission consultative et qu'on tente de traduire par des politiques.

Vous savez, les associations de consommateurs ont maintenant l'expérience de la différence entre participer à un organisme au sein d'un conseil d'administration comme "décideurs" et participer à des organismes consultatifs. Ils sont conscients qu'il y a une très nette différence entre les deux; dans un cas, vous avez un pouvoir effectif et, dans l'autre cas, un pouvoir très réduit, pour ne pas dire que vous n'avez pas de pouvoir. Ce qu'on dit, c'est qu'organiser la représentation des usagers n'est sûrement pas plus compliqué, en tout cas, que faire l'intégration des transports en commun. Après tout ce qu'on a entendu à cette commission parlementaire, cela semble poser énormément de problèmes. Un problème comme celui de la représentation des consommateurs est sûrement mineur comparativement au

problème de l'intégration des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal.

Je sais que cela ne vous apporte pas une réponse complète. Ce qu'on vous dit, c'est que cela devrait faire l'objet de consultations auprès des organismes qui représentent les usagers, comme Transport 2000, ou des organismes, comme le nôtre, qui représentent les consommateurs, pour voir de quelle façon cela peut s'organiser. Ce qu'on vient vous dire, c'est qu'on pense que la façon de rendre cet organisme le plus effectif possible pour améliorer les réseaux et les décisions qui ont trait à la qualité du service dans son sens large, c'est d'intégrer des usagers dans la structure de décision.

M. Bissonnet: En guise de conclusion, M. le Président, je souhaite que l'Association des consommateurs du Québec se préoccupe davantage de toute la question du transport en commun. Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, en terminant, permettez-moi de remercier les membres de l'Association des consommateurs du Québec pour l'intérêt qu'ils portent déjà au transport en commun et à la proposition de réforme du gouvernement du Québec. Leurs commentaires ont été vivement appréciés. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci. Au nom des autres membres de la commission, je remercie M. Beauchamp et Mme Laliberté pour la présentation de leur mémoire.

Conseil régional de développement des Laurentides Inc.

J'appelle le Conseil régional de développement des Laurentides Inc., représenté par Mme Hélène Lanthier, agent de développement, et par M. Jacques Allard, administrateur au CRD.

M. Allard (Jacques): M. le Président...

Le Président (M. Boucher): M. Allard.

M. Allard: ... M. le ministre, Michel Clair, MM. les députés, au nom de M. Bernard Énard, président du Conseil régional de développement des Laurentides Inc., je vous prie d'excuser son absence.

Depuis ce matin, j'assiste à ma première commission parlementaire et j'ai grandement apprécié la qualité des interventions des groupes, de même que la pertinence des échanges avec les représentants du gouvernement et des députés de l'Opposition. Malgré l'heure

tardive, M. le Président, je suis assuré des mêmes dispositions.

Le Conseil régional de développement des Laurentides Inc., agit à titre d'interlocuteur de sa région en répondant à l'invitation du ministre des Transports du Québec de lui présenter un avis sur sa proposition de réforme du transport en commun de la région de Montréal.

La région des Laurentides se délimite au sud par la bordure naturelle de la rivière des Mille-Îles. Seize municipalités de notre territoire sont touchées directement par les termes de la réforme.

Dans la première partie, nous présentons la problématique régionale du transport. Le CRD s'impliquait, autour des années 1977-1978, avec ses partenaires gouvernementaux, dans la remise en service du train de passagers sur la ligne Montréal-Mont-Laurier, qu'on appelait plus communément le P'tit Train du Nord. Ce service était un projet que se proposait de soutenir l'Office de planification et de développement du Québec pour favoriser l'accessibilité "des personnes les plus démunies aux ressources récréatives des Laurentides."

Le CRDL rendait publique, en septembre 1981, une étude menée conjointement avec deux étudiants du département de géographie de l'Université de Montréal, MM. Mario Déry et Claude Robichaud, portant sur le transport en commun interurbain dans les basses Laurentides. Le noeud du problème, pour cette partie de notre région, est la desserte en transport organisé dans l'axe routier est-ouest.
(18 h 15)

Les problèmes rencontrés au niveau du transport dans les Laurentides. La région des Laurentides est en perte de vitesse constante depuis les dernières années sur le plan de ses services en transport et en communications. En novembre 1981, deux circuits de transport ferroviaire de passagers étaient coupés. Il s'agit, on s'en souvient, de la ligne du P'tit Train du Nord entre Montréal et Mont-Laurier et l'autre entre Montréal et Lachute, qui se rend à Hull. Puis, peu après, c'était au tour de l'arrêt du service du train de banlieue entre Montréal et Sainte-Thérèse.

Aujourd'hui, c'est le service transport marchandises que la compagnie du Canadien Pacifique demande d'abandonner. Sa requête fait actuellement l'objet d'audiences publiques que tient la Commission canadienne des transports dans la région. Sa demande touche les embranchements Sainte-Agathe-Mont-Laurier et Saint-Jérôme-Sainte-Agathe. Si la commission accédait à la demande du Canadien Pacifique, les emprises de la voie ferrée seraient appelées à disparaître. Il en serait ainsi décidé pour longtemps de ce mode de transport pour notre région.

Une grave conséquence économique se fait déjà sentir depuis l'abandon du service passagers par train Montréal-Mont-Laurier. L'usager du transport en commun a dû subir une augmentation du tarif du service par autobus qui s'est fait accompagner d'une diminution de la qualité du service.

Des cas locaux de problèmes de transport en commun. Les agglomérations du grand Sainte-Thérèse et de Lamater - Lachenaie, Mascouche, Terrebonne et Saint-Louis-de-Terrebonne - comptent depuis quelques années déjà chacune un comité de transport qui aura permis à la Commission de transport de Laval d'apporter, grâce à leurs recherches et enquêtes auprès des usagers, certaines améliorations du service d'autobus.

Chacune de ces agglomérations, cependant, en arrive à la confrontation du même problème qui rejoint la situation des autres municipalités des Basses-Laurentides: l'inexistence d'une desserte dans les liaisons intermunicipales de l'axe est-ouest qui permettrait l'accès aux ressources intrarégionales (parc industriel, services gouvernementaux, institutions d'enseignement, équipements de loisir et récréatifs).

Implications de la proposition gouvernementale et conséquences immédiates. Les municipalités de notre territoire que la proposition de réforme du transport en commun touche éprouvent une certaine gêne à se voir soumettre l'achat d'un déficit. Nos municipalités se disent cependant prêtes à discuter d'un service de transport en commun amélioré pour leurs citoyens.

Le taux de taxation que la proposition gouvernementale suggère aux municipalités oscille, d'après les sources d'information au COTREM, entre 0,02 \$ et 0,08 \$ les 100 \$ d'évaluation. Or, pour une de nos municipalités, cette différence amènerait une variation de quelque 200 000 \$ dans ses revenus fiscaux. Il est facile de comprendre qu'une telle situation place nos municipalités dans l'embarras au moment de préparer leur budget pour la prochaine année alors que l'application de la réforme est prévue dès le début de 1983.

Les lacunes de la réforme pour la région. Le train de banlieue de Deux-Montagnes ne dessert efficacement que la population locale de la municipalité de Deux-Montagnes. Aucun service de liaison n'existe avec les municipalités avoisinantes qui permettrait l'utilisation par un plus grand volume d'usagers de la région du service par train. Le stationnement de la gare ne permet pas non plus la possibilité à d'autres usagers d'y accéder avec leur automobile.

En général, la qualité du service à l'intérieur du territoire des Laurentides laisse place à des améliorations sensibles. Le temps des circuits est passablement long. Il en prend une heure et demie pour un passager

de Saint-Jérôme à se rendre à la bouche du métro Henri-Bourassa. Les horaires ne sont pas fixes, ce qui prolonge le temps d'attente. Les usagers doivent marcher des distances assez grandes pour parvenir aux arrêts d'autobus.

La proposition du gouvernement laisse en plan toute la question du transport en commun dans l'axe est-ouest pour la région des Basses-Laurentides.

On le sait, globalement le système de transport en commun dans les Basses-Laurentides doit s'inscrire dans le cadre d'une région à faible densité de population. La rentabilité du transport en commun interurbain, dans ces conditions, est extrêmement précaire et, partant, vouée à la dépendance des subventions. Cependant, une réforme du transport en commun de l'ampleur de celle proposée actuellement n'est-elle pas une occasion pour englober les problèmes du territoire dans son ensemble?

La proposition gouvernementale écarte cavalièrement les préoccupations directes des municipalités de notre région en ne faisant que prévoir la possibilité de créer des conseils locaux de transport pour les services interurbains à la charge des MRC. La capacité de payer de nos municipalités ne grandira pas pour autant. Nous croyons qu'il faudra regarder de plus près l'impact financier de la considération pratique du problème en transport des Basses-Laurentides dans la globalité de la réforme.

Troisième partie: les études apportant des solutions alternatives. Plusieurs autres études, nous venant de différentes sources, apportent des considérations très intéressantes à propos du projet de réforme du transport en commun de la région de Montréal. En 1981, la CUM présentait le résultat d'une étude: Proposition pour la création d'un organisme régional de transport. En conclusion, cette étude suggère des propositions en vue de puiser des revenus directs sur l'automobile permettant d'atteindre un meilleur équilibre entre les coûts sociaux occasionnés par l'automobile et le transport collectif. Cette conclusion a l'avantage sur la proposition gouvernementale d'éviter d'alourdir les finances municipales tout en fournissant un service essentiel.

Transport 2000 Québec apporte dans son rapport des considérations pécuniaires sur la valeur relative du transport privé sur le transport public. Il relève aussi des tableaux sur la consommation énergétique de différents modes de transport. Les recommandations de son rapport abondent dans le sens de réformes simples, peu coûteuses et d'une efficacité reconnue. Ces réformes, visant à améliorer le service de transport en commun, en arriveraient à une augmentation de la clientèle, donc à la maximisation de la rentabilité des équipements et à une diminution du coût de

fonctionnement.

Des études techniques de l'OPDQ ont analysé, en 1976, le déplacement de la main-d'œuvre de Montréal et des couronnes nord et sud de l'île. Ces informations sont à jour, bien définies dans des dossiers et nos municipalités impliquées dans les réformes du transport en commun auraient un grand intérêt à en connaître la teneur avant de se prononcer sur les modalités de la réforme. C'est d'ailleurs une demande que formulaient les représentants municipaux réunis récemment en consultation.

Conclusions. Le Conseil régional de développement des Laurentides demande au gouvernement de surseoir à l'application de sa réforme. Les municipalités de la région revendiquent le droit d'être consultées sur une proposition apportant des améliorations du service de transport en commun. Les municipalités devraient aussi avoir droit aux sources d'information sur les chiffres relatifs au transport à la Commission de transport de Laval, à la CTCUM ou à la CTRSM. Actuellement, la CTL se garde de révéler des données précises sur les revenus engendrés par son fonctionnement sur le territoire de la région des Laurentides.

Ce qui nous est connu et nous amène à poser de pareilles questions, c'est que le passager montant dans un autobus à Rosemère, en direction de Montréal, paierait deux fois le montant payé par le passager montant de l'autre côté du pont, à Sainte-Rose, sur le territoire de Laval.

Finalement, au niveau des solutions qui pourraient être envisagées, le Conseil régional de développement des Laurentides et ses partenaires municipaux n'en sont qu'aux hypothèses relevées aux diverses sources d'information spécialisée et qui peuvent être accessibles, soit les études et rapports de la CUM, Transport 2000 Québec. Notre région voudrait s'asseoir et discuter en concertation réelle avec les commissions de transport et le gouvernement des implications à court, moyen et long terme de la réforme proposée. En un mot, la région des Laurentides demande encore du temps au gouvernement pour examiner la proposition avancée.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Allard. M. le ministre.

M. Clair: Je voudrais d'abord remercier le Conseil régional de développement des Laurentides de s'être penché sur la proposition de réforme du transport en commun dans la grande région de Montréal et de nous produire un mémoire à la commission parlementaire. Sans vouloir être désagréable, je dirai qu'à partir même de la fin de votre mémoire, j'ai été plutôt déçu non pas de son contenu et du travail qui a été fait, mais de la conclusion.

On demande encore du temps pour

examiner les choses. On voudrait s'asseoir et discuter en concertation réelle avec les commissions de transport et le gouvernement. Bon. Tout cela a été possible. Depuis 20 ans, tout le monde aurait pu discuter, la Commission de transport de Laval aurait pu discuter avec des municipalités des Basses-Laurentides, l'intégration tarifaire aurait pu se produire, le problème du transport est-ouest aurait pu être résolu, des transporteurs privés auraient pu offrir un service meilleur. Tout ça aurait pu se passer, mais face à une situation qui ne cesse de se détériorer, vous le reconnaissez dans votre mémoire, le Conseil régional de développement des Laurentides conclut: On demande encore du temps pour examiner la situation. Je serai bien honnête avec vous, je pense que si tout ce qu'on veut faire, c'est regarder passer le train et laisser se détériorer la situation, le gouvernement pourrait se dire: Effectivement, on n'avancera pas sur une proposition. Mais je pense que ce serait irresponsable de notre part. Je pense plutôt que notre rôle, c'était justement, par rapport à un service qui s'est détérioré avec les années, d'aller de l'avant avec une proposition, de la mettre sur la table et de dire: Voyons comment on peut organiser ce territoire des Basses-Laurentides en matière de transport en commun, à la lumière de l'expérience acquise ailleurs, par exemple, sur la rive sud de Montréal.

Ma crainte, c'est qu'on se contente d'attendre. Vous dites qu'on vous propose l'achat d'un déficit. C'est fort bien dit et c'est un peu vrai pour les municipalités concernées, s'il y a un déficit à la Commission de transport de Laval pour son réseau hors territoire. Mais parler du sujet, prévenir les municipalités qu'il risque d'y avoir un problème là, ce n'est qu'être le messenger. Je ne vois pas pourquoi on frapperait le messenger si, de toute façon, les événements risquent de se produire, à savoir qu'avec ou sans réforme, les municipalités des Basses-Laurentides, alors que partout ailleurs elles contribuent au financement du transport en commun, elles aussi vont devoir tôt ou tard y participer. Là-dessus, je trouve que la position est ambiguë. On déplore la détérioration, au cours des dernières années, des facilités de transport et de communications, on demande une amélioration des services, on refuse que les municipalités soient appelées à contribuer, et on demande au gouvernement, en ce qui concerne le Conseil régional de développement des Laurentides, de surseoir à l'application de sa réforme, de laisser les événements se produire sans tenter de les infléchir.

C'est tout ça que j'ai de la difficulté à concilier. C'est sur ça que j'aimerais vous entendre m'expliquer ce qui, surtout au niveau d'un conseil régional de

développement, amène cette position.

M. Allard: M. le ministre, vous citez le manque de consultation, dans la région. Je pense qu'on ne peut pas le cacher, dans la région des Laurentides, particulièrement dans les Basses-Laurentides, il y a eu un boycottage des séances d'information du ministère des Transports que vous représentez. Je pense que cela s'explique. Le fait qu'il y ait eu un boycottage, on a peut-être manqué le bateau d'avoir une consultation et des échanges de vues fructueux. Ce n'est pas non plus pour être désagréables, face à la situation que vous avez aussi amenée dans la région, mais en même temps qu'il y avait une proposition de transport en commun, d'intégration dans un organisme régional de transport, il y a eu la majoration des péages sur l'autoroute. C'est un des éléments expliquant évidemment le boycottage des séances d'information et aussi peut-être le branle-bas de combat de l'ensemble des municipalités qui se sont réunies très rapidement, face à une situation que nous déplorons, au conseil régional, comme étant injuste et inéquitable face aux autres régions de la province de Québec.

Surtout avec les débats publics qui ont été faits autour de la question des péages sur l'autoroute, du fait que probablement la majorité des sommes supplémentaires récupérées par la hausse des péages de l'autoroute servirait à financer le transport en commun. Je pense que dans le "timing" de la réforme pour la région, c'était incompatible d'avoir un mouvement serein d'échanges et de consultations pour discuter de deux graves problèmes. Les automobilistes résidant dans la région qui vont financer le transport en commun se voient pénalisés par rapport aux autres régions de la grande région métropolitaine, la rive nord par rapport à la rive sud ou le West Island, de même qu'aux autres régions urbaines du Québec, la ville de Québec, Trois-Rivières et ces choses-là. On paie plus que notre part pour financer le transport en commun. C'est pour cette raison qu'on demande - je ne sais pas si vous pouvez saisir un peu la logique - de suspendre présentement l'application de la réforme dans notre région pour permettre peut-être de reprendre le processus avec des éléments d'information qui nous manquaient et aussi l'ensemble de la problématique des autoroutes.

M. Clair: Mais en ce qui concerne...

Mme Lanthier (Hélène): Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter quelque chose là-dessus.

M. Clair: Oui, allez-y.

Le Président (M. Boucher): Mme

Lanthier.

Mme Lanthier: Si vous me le permettez, M. le Président, je reçois mal, un peu les remarques de M. Clair, parce que le fond du problème est peut-être mal saisi. D'abord, un CRD n'est pas nécessairement l'agent décideur dans une région; c'est un organisme de concertation. Il ne va pas prendre des décisions pour les gens qu'il représente. Premièrement, il va faire en sorte de provoquer des consultations et d'assurer, si vous voulez, un suivi des dossiers. Deuxièmement, le problème des transports, dans la région des Laurentides, nous l'avons abordé en 1981 sous un aspect global, intermunicipal, et cela s'est concrétisé par la recherche dont il est fait mention en première page dans notre avis sur la problématique du transport interurbain dans les Basses-Laurentides, dans l'axe est-ouest qui est, comme on le sait, un problème difficile à résoudre.

C'est un peu, en fait, le temps qui fait que les dossiers peuvent avancer, un peu aussi les politiques gouvernementales. En fait, les dossiers qui sont débattus au Conseil régional de développement sont sous la contrainte de plusieurs facteurs. Cela ne veut pas dire que, lorsqu'on a identifié un problème, on est capable d'y trouver des solutions. Comme vous le savez, comme on vient de le mentionner, le transport interurbain dans les Basses-Laurentides s'inscrit dans une région à faible densité de population. Cela veut dire qu'à ce moment-là c'est fortement déficitaire. Cela veut dire aussi que c'est difficile d'organiser cela sans aide. Par exemple, on a un comité auquel on a apporté un appui technique depuis 1979, le Comité intermunicipal des transports de Lamater qui se bute à un dédale de procédures administratives. En fait, ils ont identifié leurs problèmes. Ils essaient d'y trouver des solutions. Ils ont demandé une charte de commission. On a dit qu'ils ne desserviraient pas une population assez forte pour avoir une charte de commission. Il y aurait un autre système de corporation intermunicipale. Il y aurait des problèmes de... Comment appelle-t-on cela quand ils ont des droits et qu'il faut leur enlever des droits? C'est de la...

M. Clair: Des droits acquis?

Mme Lanthier: Non. L'expropriation, etc.

M. Clair: D'accord.

Mme Lanthier: Les dossiers avancent, mais ils ne peuvent pas avancer à une vitesse vertigineuse avec toutes les contraintes qu'on a. C'est pour cette raison que j'ai trouvé désobligeantes les remarques

de M. Clair. On demande une amélioration des services. Finalement, dans la proposition, on ne tient absolument pas compte de la problématique intrinsèque d'une région comme la nôtre à faible densité de population, où des gens ont de la difficulté à rejoindre les centres; des connexions entre Saint-Jérôme et Lachute qui sont deux centres municipaux assez grands, il n'y en a pas; de Terrebonne et Saint-Eustache, il y en a qui choisissent de venir à Montréal avant de remonter à Saint-Eustache en partant de Terrebonne.

C'est à des situations un peu difficiles comme celles-là qu'on arrive. On demande une amélioration des services. On veut, finalement, que vous preniez en considération la situation dans laquelle sont les Basses-Laurentides. On ne dit pas qu'on n'est pas d'accord avec une taxation municipale; on dit qu'on voudrait connaître le fond du problème, les circuits qui sont rentables chez nous et les circuits qui sont déficitaires. On voudrait payer à la mesure des déficits. Actuellement, on prétend que la CTL dessert chez nous des circuits qui sont autofinancés. On manque de données; on le prétend, seulement, parce qu'on sait que nos usagers paient beaucoup plus cher que les gens du territoire de Laval pour le même service. Il y a place pour l'amélioration des services et ce sont des comités d'usagers qui pourraient nous indiquer les services à améliorer. À partir de ces données, les municipalités devraient prendre leurs responsabilités.

La réforme est très intéressante pour faire prendre conscience d'un service essentiel comme le transport interurbain. Vous devez reconnaître que, chez nous, nos municipalités n'étaient pas conscientes du service, du déficit, des lacunes du service, etc. Votre proposition les fait s'éveiller à cette dimension, car c'était un service qui nous était exporté par la CTL; on n'avait rien à dire. On n'a absolument pas de données sur qui l'utilise, à quelle fréquence, etc. C'est la CTL qui a ces données. Il faut donc vous mettre dans notre situation. Nous, comme organisme régional de développement, on a certaines données, mais on ne peut pas aller plus vite que les gens qui sont directement impliqués dans les décisions et dans les responsabilités financières. J'espère que votre position pourra être nuancée à partir de ce que je viens de dire.

M. Clair: Madame, je dois dire que je n'ai pas voulu du tout être désobligeant, mais ce que je voulais avoir comme réponse, c'est, dans le fond, ce que vous venez de dire, parce que je pense que le Conseil régional de développement pourrait être appelé à jouer un rôle très positif dans l'organisation du transport en commun. En posant la question, cela m'a permis de comprendre beaucoup mieux votre point de

vue sur la proposition de réforme telle qu'elle est avancée.

C'est bien évident, en particulier dans les Basses-Laurentides - je le reconnais, j'ai eu l'occasion de le dire aux maires qui sont venus - compte tenu de la non-implication des élus dans le transport en commun auparavant, que la proposition dans son ensemble, arrivant, en plus, je le reconnais, avec des augmentations de tarifs sur les autoroutes, n'a pas facilité l'échange de communications. Dans ce sens, votre réponse est tout à fait pertinente, adéquate et je la reçois positivement. Je ne voulais pas être désobligeant, mais je voulais, cependant, bien faire comprendre, justement à cause de l'importance du rôle que vous pouvez jouer, un certain nombre d'enjeux fondamentaux dans votre région. La réponse est satisfaisante.

Une autre question en ce qui concerne, justement, le travail qui a été effectué jusqu'à maintenant par le Conseil régional de développement en matière de transport en commun dans le territoire. Est-ce que le conseil a joué son rôle de concertation dans l'ensemble de la région ou s'il a eu une approche par corridor jusqu'à maintenant? Comment avez-vous fonctionné avec les élus municipaux et comment le conseil entend-il jouer son rôle de concertation dans l'ensemble de la région?

M. Allard: Je peux peut-être laisser Mme Lanthier vous répondre. On a un exemple de concertation qui a été effectuée dans la région, concertation sur la voirie municipale de tous les comtés de la région. Il y a environ cinq comtés. C'est un mémoire qui a été acheminé à la direction régionale du ministère des Transports, chez nous. Est-ce le contenu de l'approche que vous voulez discuter?

M. Clair: Je parle du genre de rôle que le conseil régional souhaite jouer au cours des prochains mois, parce que, vous savez, je n'ai jamais pensé que la proposition pourrait être mise en place une journée déterminée et que tout serait réglé le même jour dans l'ensemble de la région. En particulier dans la vôtre, dans la région des Basses-Laurentides, on a un peu plus de temps devant nous que dans le cas de la rive sud de Montréal, par exemple, où le service devait être interrompu au mois d'août dernier. Le service devait cesser en dehors du territoire de la CTRSM. Alors, on n'avait plus de temps, c'était une course contre la montre. Dans votre cas, on a du temps en avant de nous, effectivement, pour trouver les meilleures solutions possible pour l'ensemble de la région.

Ma question, c'est parce que j'interprétais "surseoir à l'application de sa réforme" comme voulant dire purement et

simplement: On n'en veut pas, c'est tout. Dans mon langage, quand on demande de surseoir, c'est sine die, c'est: Oublie cela. Si ce n'est pas l'interprétation - vous allez préciser votre pensée tantôt - au cours des prochains mois, si on a du temps devant nous, comment le CRD pourrait-il être impliqué, comment voit-il son rôle dans la définition des besoins, surtout dans l'axe interurbain ou régional vers Montréal? Je n'ai pas d'objection à ce qu'on regarde l'axe est-ouest - j'avoue que la proposition ne parle nullement du transport dans l'axe est-ouest - mais d'abord, en priorité par rapport aux problèmes que cela peut représenter sur les lignes existantes de la Commission de transport de Laval, comment le conseil entend-il jouer son rôle de concertation dans les mois à venir?

M. Allard: Au dernier conseil d'administration, dont un des membres au Conseil régional de développement est M. Paul Mercier, maire de Blainville, le président du comité pour les péages des autoroutes, il y a eu un débat de fond qui a été amorcé pour la première fois dans la région, soit le parallèle entre aller chercher des revenus face à une augmentation de tarif sur les péages et le financement du transport en commun. Pour une première fois, au conseil d'administration, on a entrepris de faire ces liens-là. On a décidé d'avoir un comité de travail qui va faire, possiblement, une recherche pour avoir une concertation peut-être avec les mêmes intervenants majeurs qu'il y avait autour du comité contre la hausse des péages de l'autoroute, pour justement obtenir l'ensemble des informations qui va nous permettre d'avoir un jugement éclairé sur la situation dans son ensemble.

C'est presque une perche qui nous a été tendue dans le débat sur le péage, le fait que cela servait à financer le transport en commun. On va profiter de cette occasion pour faire avancer le dossier du transport en commun qui était déjà, en partie, fait au niveau de l'axe est-ouest et de l'emprise du chemin de fer Montréal-Mont-Laurier.

Mme Lanthier: Là-dessus, pour autant que les informations sont accessibles, il est possible de faire évoluer le dossier. Dans notre cas, ce n'est peut-être pas, entre parenthèses, une espèce d'esprit de clocher, mais il faut nous comprendre, on n'a jamais été préoccupé par une commission de transport chez nous. Mais on voudrait savoir si nos circuits sont déficitaires ou rentables. Vous savez, on voudrait connaître le service qu'on a des commissions de transport dans notre région, l'argent impliqué là-dedans. Ce serait un point de départ pour nous aider à réfléchir sur nos responsabilités, de voir si vraiment c'est Laval qui défraie les services

qu'on a sur notre territoire. On n'en est pas sûr dans le moment. Éventuellement, comme hypothèse, ça pourrait être le statu quo chez nous, parce qu'on a comme hypothèse de travail que chez nous, ce qu'on nous donne comme services, nos usagers le paient pleinement. Il nous faudrait davantage d'information. Il nous faudrait une porte, une place où aller chercher cette information. C'est un point de départ qui est élémentaire. S'il y a des circuits déficitaires, regardons et, à ce moment, à titre d'élus municipaux, on prend la décision si on maintient ce service ou si on n'en veut pas.
(18 h 45)

Ce qui arrive, c'est qu'on est dans une situation un peu spéciale. On a un produit exporté. Alors, on ne se sent pas tellement la responsabilité de ce service. Il nous manque des éléments sur lesquels créer une concertation et une consultation, soit des données informatives. Comment cela pourrait-il se faire? C'est une opinion, à ce moment-ci. Je pense que l'ORT, c'est peut-être quelque chose de bon à long terme, mais, préalablement à cela, il pourrait y avoir une espèce de comité préparatoire ou une commission où nos élus seraient invités à prendre conscience de l'ampleur du problème.

Une autre solution serait d'avoir une table de concertation avec la CTL, qui est la commission qui nous dessert principalement chez nous, pour se familiariser avec le problème. Quand on parle de surseoir à l'application de la réforme, c'est dans l'esprit d'un moratoire, comme plusieurs l'ont demandé jusqu'à maintenant, pour examiner la situation, mais dans le moment on n'a pas les outils. Qui va nous les donner? Est-ce qu'on va frapper chaque mois à la CTL pour avoir des données? Quand est-ce qu'elle va les sortir, ces données, pour qu'on puisse réfléchir sur ce qu'on a comme service?

M. Clair: M. le Président, avec les explications qui me sont fournies tant par M. Allard que par Mme Lanthier, avec les réponses qu'ils me donnent, leur attitude est beaucoup plus positive que celle que j'avais pu percevoir à première vue. Si j'ai pu paraître injuste tantôt, je voudrais le corriger, parce qu'effectivement les propos que vous tenez sont tout à fait sensés et vont dans le sens de ce que je pense quant à la mise en place éventuelle de la réforme. Je vois qu'il y a beaucoup plus de communauté de vues en échangeant qu'on pouvait le voir au premier abord, à une simple lecture du mémoire.

L'engagement que je voudrais prendre auprès du conseil régional de développement, c'est de vous assurer que, comme conseil régional de développement, je vais demander au COTREM, d'abord, d'être disponible pour une ou des rencontres éventuelles et de

mettre à votre disposition tout ce qu'on a, tout ce qu'on connaît, tout ce qu'on peut voir venir sur la problématique du transport en commun dans la région des Basses-Laurentides. Je vais également le demander à la CTL, lorsqu'elle aura terminé ses travaux pour établir une comptabilité séparée par ligne et voir comment tout cela devrait être exploité et réparti en termes de coûts.

À ce point de vue, je ne peux que me réjouir de l'attitude très positive qui est la vôtre, d'autant plus que je reconnais que ce n'est pas facile à ce moment-ci dans la région, compte tenu des augmentations de péage sur les autoroutes. J'ai eu l'occasion de rencontrer vos maires, vous le savez sûrement, à Mirabel, de discuter de toute cette question. J'avais fait une proposition en six ou sept points, dont vous avez peut-être eu connaissance, aux maires des Basses-Laurentides justement d'étudier l'ensemble des problèmes reliés au transport des personnes dans les Basses-Laurentides. Si je me fie à la réponse que j'ai obtenue, il semble que cela va être difficile de constituer un comité tel qu'on le proposait, avec le mandat que j'avais proposé. Cela ne nous empêche nullement d'essayer dans une autre structure de discuter, d'échanger de l'information sur l'ensemble de la problématique du transport des personnes dans votre région. Je suis bien heureux de constater qu'on pourra compter sur l'esprit positif du Conseil régional de développement des Laurentides et je vous en remercie sincèrement.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Il me fait plaisir, au nom de ma formation politique, de vous souhaiter la bienvenue et je tiens à vous dire immédiatement que cela a été très agréable de vous entendre nous souligner les lacunes du transport en commun dans votre région. J'assistais l'année dernière à un colloque au cégep de Saint-Jérôme, où notre formation politique avait un atelier sur le transport. Il avait été surtout question de la desserte est-ouest, en particulier entre Saint-Jérôme et Lachute, où il n'y avait absolument rien comme service pour ceux qui veulent aller à Saint-Jérôme ou à Lachute. IL y avait également eu le problème de Saint-Jérôme ou de Joliette où il y avait un certain transport en commun, mais qui n'était pas plus efficace, par des transporteurs privés.

Donc, il est certain que la Commission de transport de Laval n'ayant pas d'information, c'est bien difficile pour vous. Je pense que vous avez sûrement démontré au ministre, cet après-midi, que, dans le transport en commun dans votre région, depuis un an et demi ou deux ans, vous avez fait plus que les efforts nécessaires. Je suis

convaincu que les députés de votre région sont également conscients du problème de transport en commun surtout à l'est et à l'ouest; j'en suis conscient. Je pense que, même si on est montréalais, on va aussi dans les Laurentides.

Pour poursuivre le travail que vous faites, cela vous prend plus de données et plus d'information. Que ce soit sur la rive sud, à Laval ou à Montréal, les difficultés sont les mêmes. À la CUM, on ne peut pas obtenir d'information relativement à l'administration parce qu'on pense que c'est mal administré. Il est bien difficile pour vous de faire une étude exhaustive et je pense que vous êtes aussi dans une région de faible densité. Encore là, il y a un problème. On parle de subventions et vous êtes en dehors des zones A, B et C. Cette région-là, M. le ministre, est un cas qui n'est peut-être pas exactement le même cas que la région de Berthier. Je pense qu'il faut étudier davantage les problèmes particuliers à cette région. Nous en sommes conscients de ce côté-ci. Merci beaucoup.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Groulx.

M. Fallu: Bienvenue, Mme Lanthier et M. Allard. Nous sommes habitués à travailler ensemble. Cela fait plaisir de se retrouver dans un endroit un peu plus solennel que nos bureaux respectifs.

Je dois, d'abord, vous apprendre que, si vous avez, dans les premières pages de votre mémoire, décrit la situation déficiente du transport en commun, depuis la rédaction de votre mémoire, on en a encore perdu un morceau. L'autobus de la CTL qui se rendait à Mirabel en passant par nos villages n'existe plus.

M. le Président, les deux derniers jours nous ont permis, nous des Basses-Laurentides, d'évoluer considérablement dans l'approche du transport en commun, car la présentation du livre blanc nous a amenés à prendre, j'allais dire, presque brutalement conscience - aussi brutalement peut-être ou peut-être un peu moins, je ne veux pas évaluer, que la hausse des péages autoroutiers - des besoins de transport en commun dans la région.

Je dois, d'ailleurs, vous informer qu'hier les trois MRC, Lamater, Des-Moulins, Sainte-Thérèse-de-Blainville, et la prochaine MRC, c'est-à-dire Deux-Montagnes, ont accepté deux principes. Le premier, c'est de se mettre à la tâche pour étudier le problème du financement, savoir exactement ce qu'il en est, voir les chiffres, voir les données, et toutes les trois ont accepté, ici même à cette table, le principe de la participation au financement des déficits. Le CRD vient dire aujourd'hui qu'il est d'accord aussi pour promouvoir l'idée d'une concertation régionale. Il est d'accord pour du transport

en commun. Il est d'accord aussi pour la participation régionale à ce transport en commun. Comme région, je pense que nous avons fait, depuis deux jours, une démarche qu'on aurait peut-être dû faire depuis longtemps, mais qui arrive maintenant à terme. Le reste, je crois, nous prend un peu de temps. Cela nous prend quelques mois au moins pour nous asseoir avec les administrateurs de la CTL, du COTREM, les fonctionnaires du ministère et les municipalités pour ajuster notre comptabilité. Je pense que la volonté des élus municipaux est là dorénavant.

On a déjà répondu à une série de questions qu'on a posées. Il m'en resterait une, finalement. Le CRD représente, évidemment, beaucoup plus que les Basses-Laurentides. Il représente l'ensemble des Laurentides. Or, la proposition est muette pour tout ce qui a trait au service actuel, peut-être subventionné - personne ne le sait, semble-t-il - uniquement par le gouvernement, peut-être subventionnable par des surplus accumulés, des péages autoroutiers. La proposition est, néanmoins, muette pour tout ce qui a trait au service de la CTL hors de la zone C, dans le nouveau jargon administratif, c'est-à-dire allant jusqu'à Lachute, Saint-Jérôme, Rawdon et Saint-Donat. Est-ce que le CRD a commencé une réflexion sur ces lignes existantes pour le moins et sur l'ensemble des besoins de transport dans la région qui se trouve au nord des Basses-Laurentides?

M. Allard: Malheureusement, on ne peut pas affirmer qu'une certaine concertation a été effectuée en dehors de cette zone-là. Personnellement, je suis peut-être plus sensible à ce qui se passera près de Saint-Jérôme, qui est dans mon comté. Je pense qu'il faudra aussi que le conseil régional de développement soit très conscient que la région est un tout. En prenant Saint-Jérôme pour exemple, si un métro de surface se rendait à Sainte-Thérèse, ce serait quelque chose de très intéressant pour Saint-Jérôme, à moyen ou à long terme, de voir la suite de ce métro à l'aéroport de Mirabel ou à Saint-Jérôme. Si on perd la voie ferrée, c'est le nord qui en souffre et, ensuite, c'est le centre et le bas de la région. Cela dégringole l'un derrière l'autre.

M. Fallu: Est-ce qu'on peut au moins se concerter pour que les outils restent en place, que les rails et les dormants ne soient pas enlevés pour le moins, puisque les trains ne passent plus?

M. Allard: C'est peut-être un des aspects du transport ferroviaire le plus avancé comme dossier. Vous posiez des questions tantôt sur l'ensemble du transport en commun. Je pense que les accents, depuis

cinq ans, soit depuis 1977 ou 1978, ont été mis beaucoup sur le transport ferroviaire, qui était le transport de marchandises, le transport de voyageurs, et peut-être aussi sur un métro-loisirs pour une partie importante de notre économie au nord de Saint-Jérôme, l'économie récréo-touristique.

Je pense qu'on avait aussi fait la preuve, à la suite des 75 000 \$ qu'on avait obtenus de l'OPDQ, qu'avec une organisation, une animation au niveau de chacune des gares, des services et des équipements près de ces gares, des sentiers de randonnées, c'était un transport en commun rentable et même très en vogue auprès de la population. Lorsque cela a été repris par Via Rail pour maintenir cette animation, cela a tout simplement tombé à 10% de l'achalandage qu'on avait réussi à obtenir en 1978. C'est tout un lien, c'est peut-être la colonne vertébrale des Laurentides quand on parle de Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme et Mont-Laurier, mais aussi ce qu'on avançait précédemment, les dessertes est-ouest qui font partie de la problématique.

Tantôt, je faisais référence à la mise en place d'un comité de travail, au conseil régional. Cela se voudra peut-être un certain rapprochement avec ce qui a été dit par le ministre des Transports à propos de reprendre la problématique de la région, mais on voudra la voir dans la philosophie de toucher l'ensemble du transport en commun et le transport dit de loisir ou récréatif comme tel.

M. Fallu: Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, permettez-moi de dire que le Conseil régional de développement des Laurentides était très bien représenté. Non seulement le mémoire était-il intéressant, mais je dois dire que les réparties étaient très pertinentes, à-propos et particulièrement éclairantes pour celui qui vous parle et pour l'ensemble des membres de la commission. Vous avez peut-être un commentaire à ajouter?

Mme Lanthier: S'il vous plaît. C'est le temps qui m'a fait un peu réfléchir sur votre réponse, quand vous vous êtes montré réceptif à l'accessibilité des informations au COTREM. On a fait cette démarche, mais on se demande si le COTREM a les informations qu'il nous faut. Nous voulons des informations sur les services que la CTL exporte chez nous. Si on se fie aux réponses qui nous ont été données par le COTREM, ce sont des informations qui ne sont pas disponibles à cet endroit. Ce serait à la CTL. Je ne sais pas si vous auriez la possibilité d'ouvrir une porte à la CTL pour

le Conseil régional de développement. Je voulais le spécifier parce que c'est important, finalement, dans notre démarche future.
(19 heures)

M. Clair: Sur cette question, le COTREM rencontre, lui aussi, non pas un refus de la part de la CTL - je pense que l'administration de la ville de Laval et la CTL sont disposées à le faire - mais ils sont en train de faire les travaux qu'il faut pour voir comment dresser des comptabilités séparées. L'offre que je faisais était, bien sûr, que, dans la mesure où le COTREM lui-même sera en possession de tous les renseignements, au fur et à mesure où il le sera, il les rendra disponibles. Si vous maintenez le contact avec les gens du COTREM, ils se feront un devoir de se rendre disponibles eux-mêmes et aussi de vous communiquer, au fur et à mesure où ils les auront, les données sur la CTL.

Mme Lanthier: Si vous me le permettez, M. le Président, cela m'amène à une question. Si on met de l'avant une proposition d'organisme régional de transport, il faudra que ces chiffres soient connus à un moment donné.

M. Clair: Absolument, vous avez tout à fait raison. C'est ce que j'expliquais hier au maire des Basses-Laurentides. C'est évident qu'un certain nombre de principes qui me paraissent aller de soi, comme le contrôle des élus sur leur transport en commun, sur la définition des niveaux de services, cela ne peut pas aggraver la situation financière; cela ne peut, au contraire, qu'amener un meilleur contrôle. Quant à savoir combien ça coûte, je pense qu'il faut qu'on commence immédiatement à créer les conseils locaux de transport de façon informelle. Corridor par corridor ou MRC par MRC, que chaque regroupement de municipalités commence par analyser la situation chez lui pour voir ce qui est susceptible d'être amélioré, quel niveau de services il désire, pour, après cela, être en mesure de discuter avec la Commission de transport de Laval, dans ce cas-ci, bien sûr, en connaissant les chiffres, c'est évident. C'est la base même.

J'ai terminé, M. le Président. Merci encore aux deux représentants du Conseil régional de développement des Laurentides. Je pense que leur présentation a été particulièrement éloquente. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Au nom des membres de la commission, je remercie Mme Lanthier et M. Allard pour la présentation de leur mémoire.

Le prochain mémoire est au nom de M. Claude Turcot, à titre personnel. On m'informe qu'il n'est pas présent actuellement.

Une voix: Je proposerais le dépôt du mémoire.

Le Président (M. Boucher): Nous allons déposer le mémoire de M. Turcot pour passer à M. Hubert Leduc, à titre personnel. Vous comprendrez, M. Leduc, que compte tenu de l'heure et de votre mémoire qui est assez volumineux, je demanderais votre collaboration pour essayer de le résumer le plus possible afin de permettre une période de questions suffisante. Les membres de la commission ont pu en prendre connaissance et l'ont reçu suffisamment tôt pour au moins le lire avant la présentation. Si c'est possible de le résumer ou de passer aux conclusions ou aux recommandations, cela nous permettrait de procéder à une période de questions par la suite. Merci.

M. Hubert Leduc

M. Leduc (Hubert): J'y compte bien, M. le Président, puisque j'ai moi-même un autobus à prendre vu que je dois me rendre à Ottawa.

Le Président (M. Boucher): Bon.

M. Leduc (Hubert): Je tiens à vous remercier de m'avoir convoqué à cette commission pour discuter, j'espère le plus brièvement possible, de ce mémoire. Je tiens à remercier aussi M. le ministre et MM. les députés de bien vouloir m'entendre. Vous m'excuserez de vous avoir soumis un brouillon; c'est que je n'ai eu que deux jours entre le moment où j'ai discuté de ce mémoire avec les caisses populaires de la région et le délai imparti pour le soumettre. Les conclusions qui vous ont été envoyées par la suite sont le résultat de discussions que j'ai eues avec les directeurs des caisses populaires de la région.

Ce mémoire est une remise à jour d'un travail qui est resté inachevé en 1958, à la mort du notaire Médard Leduc qui, jusqu'à sa mort, a été pendant des années le secrétaire du conseil de comté de Beauharnois et qui, en plus de cela, a été la cheville ouvrière de l'implantation des caisses populaires dans la région du diocèse de Valleyfield et a été le secrétaire de l'union régionale jusqu'à sa mort.

Le notaire Leduc, en 1957, a été appelé à se pencher sur le problème du transport dans la région à la suite d'une recommandation de la Commission canadienne des transports qui demandait au ministre des Transports de permettre au New York Central de supprimer son service ferroviaire entre Malone et Montréal. Le notaire avait, à ce moment, préparé un premier mémoire qui a été remis au gouvernement fédéral, mais, par la suite, non satisfait parce que tout ce qu'il avait obtenu, c'était un

moratoire jusqu'à l'inauguration du deuxième pont Mercier, il était persuadé, en voyant le développement que prenait Châteauguay, que tôt ou tard les embouteillages au pont Mercier recommenceraient, pires qu'avant 1958, et que, deuxièmement, un service assuré par autobus seulement deviendrait déficitaire peu de temps après. Il ne s'est pas trompé et le mémoire que vous avez devant vous reflète, en fait, ses prévisions. J'espère qu'on pourra, un peu plus tard, entrer plus en détail dans la discussion.

Pourquoi je me suis adressé aux caisses populaires et non pas aux conseils municipaux. Pour une bonne raison. C'est que les conseils municipaux dans la région ont des intérêts divergents et n'arrivent pas à avoir ou à fournir une vue coordonnée sur l'ensemble des problèmes de la région, alors que ce n'est pas le cas des caisses populaires. Les caisses populaires ont une vue globale de tous les problèmes de la région et sont au courant des besoins de chacun des individus dans une région où à peu près tout le monde est sociétaire d'une caisse populaire. Les directeurs des caisses populaires estiment qu'il y a un besoin urgent d'un transport adéquat dans la région. Quand je dis un transport adéquat, on fait abstraction du transport actuel. Ce n'est pas un service. C'est, au contraire, un boulet financier dont personne ne veut. Sans avoir de chiffres précis, on est à peu près certain qu'il n'y a même pas 2% de la population qui l'utilisent.

Les directeurs des caisses estiment qu'à l'heure actuelle, avec le taux de chômage qu'il y a dans la région, le nombre d'assistés sociaux, les retraités qui jouissent de maigres pensions et le nombre de gens qui sont payés à des salaires à peine supérieurs au salaire minimum, c'est au-delà de la moitié de la population qui ne peut plus se permettre une automobile. Avec un revenu inférieur à 10 000 \$, comment pouvez-vous joindre les deux bouts lorsque vous avez à payer un loyer, la nourriture, le vêtement et que, selon ce que les directeurs de caisses estiment, il en coûte environ entre 3000 \$ et 3500 \$ pour se véhiculer en automobile par année? Ceci rejoint, d'ailleurs, une remarque qui a été faite par un des députés cet après-midi qui a estimé cela à 3200 \$.

Qu'est-ce qu'on peut proposer comme solution de rechange? Les directeurs des caisses sont unanimes là-dessus. Si on demande aux gens de prendre le système actuel, ils vont passer pour des fous. Il y a un des directeurs de caisse qui m'a dit qu'un jour où son auto était en panne il avait pris l'autobus pour aller à Montréal pendant qu'on faisait la réparation au garage et que sa réaction, le lendemain, avait été tout de suite d'aller chez un concessionnaire s'acheter une automobile. C'est généralisé. On n'a pas le choix dans la région. Il faut se

véhiculer en automobile.

Mais c'est un cercle vicieux. L'infrastructure routière ne permet pas de se rendre rapidement à Montréal. Nous sommes situés, géographiquement, à 30 milles de Montréal. Il n'y a même pas 50 kilomètres entre les deux hôtels de ville, l'hôtel de ville de Valleyfield et l'hôtel de ville de Montréal. La route la plus courte est de 37 milles. Si on veut y aller par l'autoroute, c'est 50 milles, ça prend à peu près une heure et, aux heures de pointe, ça peut prendre une heure et demie, deux heures.

On a entendu aujourd'hui, par exemple, des représentants de diverses régions qui, elles, sont pourvues d'autoroutes adéquates qui, évidemment, rendent extrêmement peu alléchant, à ce moment, le service par autobus dans la région. Même si on voulait avoir un service par autobus, ceux-ci devraient prendre les mêmes routes qui sont vraiment déficientes pour se rendre à Montréal. Si on voulait investir dans des autoroutes pour se rendre de Salaberry-de-Valleyfield à Montréal en passant par Beauharnois, cela coûterait une fortune parce que vous devez enjamber par deux fois la voie maritime et, à 1 000 000 \$ le mille, pour une distance de 30 milles, cela fait déjà 30 000 000 \$, plus les ponts; c'est une dépense tout à fait disproportionnée par rapport aux besoins de la population.

Que reste-t-il? Il reste une infrastructure qui n'est à peu près plus utilisée aujourd'hui, qui est celle de la voie ferrée du New York Central dont vous avez eu les explications dans le mémoire. Est-ce une solution rentable? Chose certaine, cela ne peut pas être pire qu'à l'heure actuelle, mais on peut s'attendre, si on peut réduire le temps du voyage entre Salaberry-de-Valleyfield et Montréal à 35 ou 40 minutes au pire, que le nombre de passagers augmente du double et peut-être même du triple. En plus, avec un transport régional par autobus greffé à ce transport, on accroît de façon substantielle la clientèle de ce service.

D'autre part, la région, comme vous l'avez vu par le mémoire, est très mal desservie pour ses propres besoins sur le plan régional, à part le besoin du sens Montréal-Salaberry-de-Valleyfield. Pourtant, il y a un besoin réel. Le même phénomène qui s'est produit à Montréal il y a 20 ou 30 ans se produit à Salaberry-de-Valleyfield et Beauharnois. Valleyfield et Montréal sont des villes qui sont en train de se faire des banlieues. Les gens fuient les centre-ville. Les gens qui vivent dans les municipalités autour sont comme dans des dortoirs, mais viennent travailler, soit à Salaberry-de-Valleyfield, soit à Beauharnois et n'ont pas de transport.

J'imagine qu'il doit y avoir quelques questions. Je ne veux pas m'avancer plus

dans le mémoire. Je sais que le temps avance et je suis moi-même pressé.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup, M. Leduc, pour votre collaboration. M. le ministre.

M. Clair: Oui. Je serai très bref, M. le Président, parce que je vais laisser à mon collègue, le député de Châteauguay, l'occasion de poser des questions à M. Leduc. Je voudrais simplement lui dire, tant à titre de ministre des Transports qu'à titre personnel, à quel point j'ai toujours eu beaucoup d'admiration pour les gens qui, individuellement, prenaient la peine de rédiger un mémoire et de venir faire entendre leur point de vue en commission parlementaire. Alors que des organismes ont des gens qui peuvent les aider à préparer un mémoire comme cela, je pense que cela mérite d'être particulièrement souligné, l'effort d'un citoyen, M. Hubert Leduc, d'être venu nous donner son point de vue sur le transport en commun dans sa région en particulier, avec les suggestions qu'il nous a apportées. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Châteauguay.

M. Dussault: Merci, M. le Président. D'abord, je voudrais saluer M. Leduc particulièrement et lui souhaiter la bienvenue à Québec. Je sais qu'il a attendu toute la journée ici. Je voudrais aussi excuser mon collègue, le député de Beauharnois, auprès de M. Leduc, parce que M. Lavigne n'a pas pu être ici aujourd'hui. Il le regrettait, parce qu'il aurait vraiment aimé pouvoir poser des questions sur votre mémoire.

J'ai lu - je dois vous le dire - avec beaucoup d'intérêt votre mémoire d'un bout à l'autre. J'ai constaté qu'il y avait là-dedans beaucoup de documentation. Cela m'intriguait beaucoup. Je suis allé vous voir tout à l'heure et c'est là que j'ai appris que vous avez pu compter sur le travail immense qu'a fait votre père. Vous ne me l'avez pas dit tout à l'heure, mais le notaire dont vous parliez, c'est votre père. Cela vous a permis, finalement, de nous faire bénéficier de beaucoup de connaissances qui se sont un peu perdues dans le décor depuis plusieurs années. Il y a, d'ailleurs, beaucoup d'éléments là-dedans qui avaient été repris à un moment donné dans la sous-région du sud-ouest; au moment où le COTREM avait fait la promotion d'un train de surface, d'un métro de surface pour notre région quand on parlait des REM, des gens avaient fait valoir certains points de vue qui sont dans votre mémoire.

Ma curiosité a été un peu déçue quand vous m'avez dit tout à l'heure qu'il y avait des choses là-dedans pour Valleyfield et les

ville autour, mais que cela ne touchait pas du tout Châteauguay et qu'en fait même la solution que vous préconisez n'était pas vraiment une solution pensée pour d'autres fins que celles des gens de Valleyfield et des municipalités autour. Je voudrais savoir pourquoi. Puisque vous avez beaucoup parlé des caisses populaires tout à l'heure, je voudrais savoir quelles sont les municipalités où les caisses populaires ont été mises dans le coup. Votre mémoire prend, dans ce sens, une direction un peu plus collective que ce qu'on peut en percevoir, car vous êtes un individu qui se présente ici, à la commission. (19 h 15)

M. Leduc (Hubert): Les caisses populaires de la région D. Celles de la région C, je ne les ai pas consultées pour une bonne raison, c'est qu'elles ne risquaient pas de perdre le transport au mois de janvier, alors que la région de Beauharnois-Salaberry, elle, pouvait le perdre si le mandat de la CTCUM n'était pas prolongé au-delà du 1er janvier.

Le fait qu'on avait subdivisé la région et qu'une partie était dans la région C et l'autre dans la région D, ça changeait toutes les données du problème. À l'origine, Châteauguay faisait partie intégrante de la région Beauharnois-Salaberry - ça faisait et ça fait toujours partie du diocèse - mais Châteauguay était un petit village de 1500 habitants et ce n'était même pas le chef-lieu du comté; le chef-lieu était à Sainte-Martine. La plupart des gens qui demeuraient à Châteauguay ne travaillaient pas à Montréal, ils n'étaient pas des banlieusards; c'étaient des gens qui vivaient là et qui fournissaient des services aux agriculteurs de la région, car c'était une région agricole où il y avait de très belles terres.

Mais dès l'avènement de la voie maritime du Saint-Laurent et dès qu'il y a eu une décision prise au sujet du pont Mercier, les spéculateurs se sont lancés du côté de Châteauguay - au cours des années cinquante - et se sont mis à acheter des terres agricoles pour les convertir aux fins domiciliaires. Quand je vous dis que le notaire Leduc était au courant de ça, c'est qu'il y a des contrats qui ont été signés dans son bureau et c'était la même chose pour ses collègues. Eux voyaient ça et ils voyaient tout de suite, avec les projections démographiques de Châteauguay, que moins de dix ans après l'ouverture du deuxième pont Mercier la circulation serait pire qu'avant qu'on ait le pont jumelé, quand il fallait arriver au goulot d'étranglement qu'était le tunnel Kahnawake. Vous n'avez pas vécu ça, mais moi, je l'ai vécu. Le dimanche soir, quand les Montréalais entraient, après avoir passé la fin de semaine aux États-Unis, il fallait qu'ils attendent deux heures; c'était loin d'être drôle. Si vous aviez une correspondance à

faire, vous la ratiez lorsque vous arriviez à Montréal.

Une autre raison pour laquelle je n'ai pas inclus Châteauguay, c'est que, dans plusieurs documents, on préconise un train qui irait jusqu'à Châteauguay. Or, quand on regarde géographiquement à quel endroit est placée Châteauguay et à quel endroit est située la gare, c'est faire revenir la population sur ses pas, pour ensuite la faire aller à Montréal. Ce n'est pas à Châteauguay que devrait être la gare, elle devrait plutôt être à Kahnawake, près du pont du Canadien Pacifique, pour une bonne raison, c'est que tout converge vers là, y compris ce qui vient du côté de Delson, du côté de Saint-Constant, du côté de Saint-Isidore; tout converge vers là. Si vous la mettez à Châteauguay, vous perdez toute cette clientèle additionnelle qui viendrait rentabiliser le train.

Avec le projet proposé, il y aurait une possibilité, mais à condition qu'on ait un système de perception, avec des billets différents poinçonnés à la barrière. À ce moment-là, il y aurait moyen de faire un service Valleyfield-Beauharnois-Châteauguay express Montréal, avec, entre les trains, un deuxième train local qui, lui, viendrait de Montréal et ferait la navette aller retour; ça, ce serait possible. Mais ce train local devrait arrêter à LaSalle, Montréal-Ouest et Westmount pour faire la desserte de ceux qui descendent entre l'entrée de l'île de Montréal et Montréal, ceux qui vont travailler à Verdun, ceux qui vont travailler à LaSalle, ceux qui vont travailler du côté de Dorval ou ceux qui veulent avoir une correspondance pour aller à l'aéroport de Dorval. Cela va pour la région de Châteauguay. Mais ceux, par exemple, qui sont dans la région de Valleyfield, pour aller à Dorval, cela n'est pas tellement pratique. Ce serait beaucoup mieux avec un bon service d'autobus local qui amènerait une clientèle supplémentaire à Via Rail, pour les trains qui sont en provenance soit de Toronto, soit d'Ottawa, qui vont vers Dorval. On amènerait cette clientèle à Dorval et, ensuite, on prendrait la petite navette qui va de la gare de Dorval jusqu'à l'aéroport. Ce serait quelque chose de plus rentable.

M. Dussault: Dans le mémoire, à un moment donné, vous faites remarquer que, dans la voie maritime du Saint-Laurent, pour traverser le fleuve par les moyens de transport de type train, la traversée est difficile parce que la voie maritime arrête le train. Il peut même être arrêté pendant une heure. C'est un des éléments qui ont fait arrêter ce service dans le passé. Et pourtant, ce que vous préconisez, c'est encore un train qui viendrait se buter au même problème. Quelle est la solution, à ce moment-là?

M. Leduc (Hubert): La première des choses, c'est que, quand le New York Central a fait valoir cet argument, il avait raison. C'est qu'à ce moment-là il partait de Malone et traversait la voie maritime trois fois. Une première fois à Valleyfield. C'est là que le temps d'attente était le plus long pour une bonne raison: c'est que les navires passent à seize milles à l'heure à Valleyfield et cela oblige à fermer le pont à la circulation routière aussi bien que ferroviaire - parce qu'il s'agit d'un pont rail-route - pendant au moins dix minutes. Il y a déjà là le risque d'une perte de dix minutes. Par contre, aux écluses de Melocheville, ils ne peuvent pas rentrer à seize milles à l'heure, les écluses ne dureraient pas longtemps. D'autre part, à Kahnawake, la vitesse n'est pas de seize, mais de six milles à l'heure. Ce qui fait que le temps d'attente peut être beaucoup plus court, étant donné qu'on peut arrêter un navire beaucoup plus facilement s'il est à six milles à l'heure que s'il est à seize milles à l'heure. Alors, on peut fermer la circulation ferroviaire pendant cinq minutes et, avec un bon système radio, il y a moyen, par une entente avec l'administration de la voie maritime, de faire retarder le passage du navire pour permettre aux trains de passer et de convenir avec le ministère fédéral des Transports de donner la priorité aux trains plutôt que de la donner aux navires. La même chose aux écluses de Melocheville.

Évidemment, si vous arrivez avec un service à toutes les demi-heures à partir de Châteauguay, il va falloir penser à une autre solution, soit de faire un deuxième pont à un demi-mille ou à trois quarts de mille en aval pour faire comme aux écluses de Saint-Lambert et la même chose aux écluses de Beauharnois, quoique, aux écluses de Beauharnois, ce serait beaucoup moins coûteux qu'à Kahnawake, parce qu'à Kahnawake, il faut faire une longue déviation et, en plus, les coûts seraient beaucoup plus élevés à cause de certaines infrastructures; entre autres, il faut faire du remplissage pour ramener, sur la demi-île qui forme l'autre côté du canal, graduellement la voie ferrée à la même hauteur que le pont de Caughnawaga, alors que ce n'est pas le cas aux écluses de Melocheville. Ou bien, dans le cadre du projet Archipel, s'il y avait un barrage qui permettrait de faire un tunnel en dessous de la voie maritime, cela réglerait le problème.

M. Dussault: Si vous ne l'aviez pas évoqué, je pense que vous vous doutiez bien que je l'aurais évoqué moi-même, parce qu'effectivement cela m'apparaît la solution à plus long terme. C'est vrai qu'à Kahnawake le problème de la voie maritime est entier. On ne peut pas compter sur l'arrêt des bateaux parce que c'est une règle

internationale qui fait qu'on n'arriverait jamais à obtenir un tel privilège. Alors, au printemps, quand le rapport sur la faisabilité du projet sortira, si les conclusions sont positives, on pourra espérer, un jour prochain, avoir un autre moyen de traverser le fleuve. À ce moment-là, votre projet de train devient intéressant. Moi, je considère que c'est un projet qu'on doit conserver dans nos tiroirs, mais nos tiroirs les plus proches, pour être bien sûrs de ne pas rater le bateau ou le train quand cela arrivera.

Je vous remercie, M. Leduc, de votre mémoire. Je dois vous dire que votre mémoire contraste beaucoup avec celui qui nous a été fourni par les municipalités du sud-ouest où on n'a pas trouvé beaucoup de solutions. Il semble que l'esprit n'était pas à la recherche de solutions, mais était peut-être à la recherche de contraintes à l'avancement de notre projet. C'est très appréciable, au moins, qu'il soit venu de votre région, en plus, pour faire valoir leur point de vue, des citoyens particulièrement de Beauharnois où on voulait avoir un service d'autobus et profiter des avantages que tout le monde aura dans notre coin. Alors, je vous remercie et soyez certain qu'on l'apprécie beaucoup.

M. Leduc (Hubert): J'aimerais bien terminer en disant que feu le notaire était toujours à la recherche de solutions, solutions au meilleur coût possible, les plus rentables et les plus populaires. D'autre part, même si le projet Archipel ne voyait pas le jour, il reste qu'il est possible, avec une déviation ou un deuxième pont-levis ferroviaire, de faire un système, qui n'est pas parfait, mais au moins qui permette le passage des trains sans provoquer trop de retard. Une question m'a été posée souvent: Est-ce que les gens vont le prendre? Il s'est passé quelque chose d'assez cocasse, il y a quelque temps, à Ottawa. Le service de transport, OC Transpo a procédé à une petite expérience avec une centaine d'automobilistes inconditionnels. Ils sont allés dans un stationnement d'Ottawa, un matin, où les automobilistes arrivaient pour se rendre à leur travail et... Ah! le ministre en a parlé?

M. Clair: M. le Président, j'avais omis, d'ailleurs, de le souligner, parce qu'à ce moment-là on ne m'avait pas indiqué que c'était M. Leduc qui me fournissait les coupures de journal. Je les ai utilisées et je pense qu'effectivement cela illustre bien qu'il y a quelque chose à faire du côté de la mentalité des automobilistes.

M. Leduc (Hubert): Si vous voulez savoir la différence entre les coûts des deux, je peux vous dire que cette solution vous coûterait beaucoup moins cher que d'avoir à reconstruire une autoroute pour relier

Valleyfield à Montréal.

M. Dussault: Il ne faudrait pas décourager le ministre de nous donner notre autoroute, parce que c'est toujours dans les projets. Même si on essaie de favoriser le transport en commun, il reste qu'il y a certains projets qui paraissent encore importants et, entre autres, notre autoroute 30, particulièrement ce qui doit contourner la réserve de Kahnawake. Ce sont des gens qui veulent avoir leur intimité. Alors, M. le ministre, je voudrais profiter de l'occasion pour vous dire que cette intimité, il faudrait la protéger, mais le ministre comprend notre point de vue là-dessus.

M. Leduc (Hubert): Mais mettez les passagers dans le train gratuitement et vous allez voir qu'ils vont laisser leur automobile, surtout si vous avez le LRC.

M. Dussault: Tout cela devrait être complémentaire.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Robert Baldwin

M. O'Gallagher: Tout simplement pour remercier M. Leduc de son initiative d'avoir préparé ce mémoire. Il reste maintenant au COTREM et au ministre d'étudier le fondement de vos propositions et de voir si c'est rentable ou de faire un sondage parmi la population et de voir l'utilisation d'un tel projet. De toute façon, j'aimerais vous remercier de votre suggestion qui est assez bien fondée. Merci.

M. Leduc (Hubert): Il y a une chose que je voudrais vous souligner avant de partir. J'ai fait état d'un projet qui tient au cœur d'un des politiciens de la région montréalaise qui veut relier Montréal à New York avec une solution qui ressemble à celle d'un parti assez loufoque qui voulait raser les Rocheuses. Il veut raser les Adirondacks. Il y a le corridor du New York Central. Je dois vous dire que j'en ai donné un bref aperçu. Tel qu'il est, à l'heure actuelle, avec le LRC, vous pourriez faire Montréal-New York en cinq heures. Cela vous donne un trajet qui est fort concurrentiel sans un gros investissement, parce que le LRC, une fois que vous l'avez, vous le mettez sur la voie ferrée et il s'en va. Vous relierez Montréal-New York de façon très rentable, surtout avec le corridor à Valleyfield. Il est intéressant parce que vous avez une clientèle supplémentaire qui viendrait d'Ottawa et, en passant par Utica, vous avez aussi la clientèle qui viendrait de Buffalo, Syracuse et Rochester, que vous n'avez pas avec le train du Delaware and Hudson. La clientèle d'Ottawa, vous ne l'avez pas non plus, parce que c'est beaucoup trop long. Elle est

obligée de venir à Montréal alors que, là, vous raccourcissez le trajet d'une heure. Cela fait un trajet Ottawa-New York en six heures. Cela devient presque concurrentiel avec l'avion, à l'heure actuelle.
(19 h 30)

M. O'Gallagher: Quand on va à New York...

M. Leduc (Hubert): En six heures, c'est presque concurrentiel avec l'avion.

M. O'Gallagher: Montréal-Ottawa-New York.

M. Leduc (Hubert): Ottawa-New York en six heures, parce que cela prendrait deux heures en tout pour se rendre à Valleyfield et quatre heures et quart de Valleyfield à New-York. Disons que cela fait six heures et quart en tout. Par avion, vous êtes souvent obligés de correspondre à Montréal et, ensuite, de vous rendre à New York. Si vous comptez le temps pour vous rendre à l'aéroport d'Uplands, le temps pour vous rendre de l'aéroport Kennedy jusqu'au coeur de New York, cela vous prend presque cinq heures.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Leduc, au nom de tous les membres de la commission pour la présentation de votre mémoire. Je dois dire que je n'ai personne à appeler étant donné que nous sommes rendus à la fin de la liste. Je pense que c'est le temps de tirer des conclusions. M. le député de Jeanne-Mance.

Conclusions

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: M. le Président, au nom du Parti libéral du Québec, j'aimerais remercier tous les organismes qui se sont présentés à cette commission parlementaire pour faire valoir leur point de vue. Nous avons entendu de nombreuses associations, de nombreuses municipalités, différents groupements sociaux, par exemple, Vélo Québec, des commissions de transport, des chambres de commerce, des représentants de la Communauté urbaine de Montréal, de nombreux syndicats, l'Union des municipalités du Québec. Je conclus, ce soir, cette commission parlementaire au nom du porte-parole officiel de notre parti en matière de transport, le député de Laporte qui, malheureusement, n'a pu être ici ce soir. Je dois souligner le travail de notre porte-parole officiel dans ce dossier.

M. le Président, la question du transport en commun dans la région de Montréal mérite qu'on y accorde le plus grand sérieux. Le transport en commun représente des coûts de fonctionnement de

quelque 500 000 000 \$ par année, ce qui en fait, sur ce plan, le service public le plus important, bien au-delà des services de police et des travaux publics.

La proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal est très ambitieuse. Elle remet en cause un grand nombre de principes fondamentaux et en introduit de nouveaux. Cependant, les audiences publiques de la commission permanente des transports qui se terminent aujourd'hui auront permis d'exposer au grand jour le caractère présomptueux et la très grande faiblesse de l'argumentation et de l'analyse du gouvernement dans ce dossier.

Le but avoué du gouvernement dans cet exercice de consultation auprès des principaux intervenants intéressés par la question du transport en commun dans la région de Montréal était de réaliser un consensus autour de son projet. Force nous est de constater aujourd'hui que, si consensus il y a, remarquablement il est presque unanime à rejeter la proposition gouvernementale ou, du moins, à mettre sérieusement en doute l'efficacité des structures proposées et le réalisme du cadre financier élaborés dans le livre blanc. À la suite de tous les commentaires que nous avons eus de toutes les associations qui se sont présentées à cette commission, il est évident que le ministre doit rentrer chez lui pour refaire ses devoirs et nous soumettre un autre projet.

Dès le mois de juin dernier, nous faisons connaître la réaction du Parti libéral du Québec, par l'intermédiaire du député de Laporte, face à la proposition gouvernementale. Nous y soulignons les nombreuses carences du document. Les représentations faites auprès de la commission sont venues confirmer en tout point la justesse de notre position. Nous tenons, d'ailleurs, à remercier tous ceux qui se sont présentés devant cette commission. La position du Parti libéral entérine certains principes sous-jacents à la réforme, puisqu'il s'agit de principes que nous avons défendus depuis longtemps et qui sont, en fait, reconnus. Les administrations locales sont responsables de déterminer et d'exploiter les services de transport en commun sur leur territoire; à titre d'exemple, la CTCUM. Depuis combien de temps veut-on que les élus jouent un rôle évident à l'intérieur de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal?

Les services de transport en commun dans la région de Montréal doivent être intégrés sur le plan de la tarification. Par contre, la proposition gouvernementale souffre de nombreuses carences. À titre d'opposition, notre position s'articule principalement autour de quatre aspects

particulièrement inquiétants: la structure lourde et bureaucratique de l'ORT, un autre palier de gouvernement, le reniement par le gouvernement de ses engagements face à la CUM concernant le financement des immobilisations du métro de Montréal; le biais favorable du livre blanc envers les systèmes lourds proposés dans le plan d'aménagement de 1979 préparé par le COTREM; l'esprit même de la réforme qui discrimine, sans justification, l'automobile.

Le Parti libéral du Québec prend carrément position en faveur des systèmes légers. Par systèmes légers nous entendons le covoiturage. Nous avons entendu au cours de ces audiences beaucoup des intervenants nous parler du covoiturage. Les voies à accessibilité limitée, responsabilité des municipalités; les conseils de ville devront aller dans ce sens, M. le Président. Le taxi collectif, nous en parlerons avec le ministère des Transports parce qu'une commission parlementaire se penchera sur les problèmes de l'industrie du taxi au Québec. Les parcs de stationnement incitatifs, etc. Les systèmes lourds comprennent le métro et le métro de surface proposé entre Saint-Laurent et Repentigny, de même que les trains de banlieue.

Dans une perspective de développement, les systèmes légers ont d'importants avantages sur les systèmes lourds. D'une part, ils ne nécessitent pas d'investissement en infrastructures. Le coût d'investissement des systèmes lourds prévu dépasse le milliard. De plus, les systèmes légers, sur le plan de l'exploitation, sont peu dispendieux pour l'État.

Notons, au départ, que la proposition gouvernementale s'inspire de deux principes fondamentaux en matière de gestion et de développement des systèmes de transport en commun. Le gouvernement reconnaît que le transport en commun est un service à caractère local et qu'on doit viser à donner aux municipalités un niveau suffisant d'autonomie en cette matière. Dès 1976, le groupe de travail sur l'urbanisation, la commission Castonguay, recommandait que les autorités municipales aient la responsabilité de définir leurs propres services de transport en commun, de les gérer et de les construire.

Une étude importante du ministère des Transports publiée en 1978, qui s'intitule Le prix du transport au Québec, allait exactement dans le même sens, M. le Président. Les citoyens doivent pouvoir exprimer leur choix quant à la quantité et à la qualité des services par le processus politique qui est le plus près d'eux, soit celui de la démocratie municipale. Le gouvernement reconnaît ceci sans ambiguïté dans sa proposition. Nous nous devons de souligner qu'à cet égard le gouvernement ne fait que se ranger du côté des politiques de

revalorisation du pouvoir municipal que le Parti libéral a toujours défendues.

M. le Président, je demanderais au député de me laisser poursuivre calmement cette conclusion.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît!

M. Bissonnet: Le transport en commun, selon l'esprit de la proposition gouvernementale, serait un mode de transport urbain socialement et économiquement supérieur à l'automobile. De plus, parce que les systèmes légers misent principalement sur la flexibilité de l'automobile, le livre blanc affiche ses préjugés envers les systèmes lourds qui ne dépendent nullement de l'automobile.

Les mesures de financement annoncées dans la proposition gouvernementale sont essentiellement dirigées contre les automobilistes. Nous connaissons les sources de la contribution régionale au financement, péages autoroutiers. On n'a qu'à se reporter aux dernières élections provinciales - je suis déjà intervenu à l'Assemblée nationale dans ce sens, M. le ministre - où on promettait de couper les systèmes de péage sur les autoroutes. Taxes sur l'essence; qui ne connaît pas les taxes sur l'essence au Québec? Taxes sur le stationnement; nouvelle formule, pénalisation du centre-ville. Ces mesures viennent, d'ailleurs, s'ajouter à d'autres annoncées récemment qui font que les automobilistes québécois sont les plus taxés en Amérique du Nord. Augmentation de la taxe de vente de 8% à 9% qui touche durement tous les produits de l'automobile. La hausse des péages autoroutiers. Hausse des tarifs des frais d'immatriculation, des permis de conduire et, enfin, l'essence qui est la plus chère en Amérique.

En voulant décourager ainsi l'utilisation de l'automobile, le gouvernement tente d'imposer une vision de la société qui n'est pas celle de la majorité des Québécois. Dans sa proposition, le gouvernement cite des statistiques qui semblent démontrer que l'utilisation des transports en commun augmente depuis sept ans dans la région montréalaise. Ces statistiques d'achalandage lui donnent bonne conscience. Elles sont, cependant, fort trompeuses.

De nombreuses études démontrent qu'en fait l'utilisation des transports en commun, mesurée en termes de passagers transportés par kilomètre parcouru, a diminué légèrement dans la région métropolitaine au cours des années soixante-dix. Cette situation, en apparence paradoxale devant le coût sans cesse croissant de l'usage d'une automobile, s'explique par des facteurs que le gouvernement aime mieux taire car ils ne cadrent pas avec sa vision du Québec qui se dirigerait vers un paradis socialiste. Au lieu

de s'acharner ainsi sur l'automobiliste, le gouvernement serait mieux avisé de reconnaître qu'ultimement il revient à chaque individu de décider lui-même du mode de transport qu'il utilisera. De plus, un équilibre rationnel entre l'automobile et le transport en commun permet de diminuer le déficit d'exploitation des systèmes de transport en commun, en plus de lui procurer des revenus additionnels par le biais de la taxe sur l'essence.

Dans cette optique, nous devons favoriser le développement des systèmes légers de transport qui laissent une large place à l'automobiliste: covoiturage, stationnement d'incitation, taxi collectif, mini-bus, "jitneys". À titre d'exemple, on n'a qu'à parler des problèmes de la région dont nous avons entendu le mémoire il y a quelques instants, la région des Basses-Laurentides, où le système des "jitneys" pourrait probablement être très approprié. Ces options offrent un potentiel immense aux heures de pointe. Non seulement permettent-elles de mieux utiliser les infrastructures en place, mais elles contribuent à diminuer la demande de pointe sur les services de transport en commun. C'est cette demande qui, d'une part, conditionne le niveau requis d'investissements et, d'autre part, se traduit par les coûts d'exploitation les plus élevés.

Le Parti libéral pourrait souscrire au principe d'un forum régional pour coordonner les actions des administrations locales en matière de transport en commun. Nous croyons qu'une politique d'intégration tarifaire, bien que très vague dans les modalités d'application annoncées par le gouvernement, constitue en soi une mesure juste et équitable pour les usagers du transport en commun dans la région de Montréal. Cette intégration ne peut se réaliser sans une certaine concertation entre les élus de la région.

Nous avons, cependant, une très grande méfiance envers le mandat de la structure que le gouvernement actuel propose pour l'ORT. Le mandat de l'ORT, tel que défini dans la proposition du gouvernement, va bien au-delà de la simple concertation entre les autorités locales. Le gouvernement veut, en fait, créer un superorganisme régional dont la mission ira de la coordination des services à la planification, la construction, la promotion et le financement des systèmes. Ce mandat est déjà trop large, mais, de plus, sur la base de ces assises, il y a risque que l'ORT s'empare de fonctions d'exploitation qui doivent rester sous la responsabilité des commissions de transport et des entreprises privées. La concentration du pouvoir économique au sein des divers organismes publics doit être arrêtée au Québec, car elle amène en même temps une augmentation du pouvoir syndical face à la population. Nous avons besoin d'une table de

concertation au service des communautés et non d'un bras montréalais du ministère des Transports du Québec qui viendra imposer des décisions venues d'en haut.

De plus, nous croyons fermement que l'ORT n'a pas à faire la promotion du transport en commun. Nous l'avons dit plus haut: Le choix du mode de transport en commun est l'affaire de chaque citoyen. Le gouvernement n'a pas à financer de campagne de publicité en faveur d'un mode de transport ou d'un autre, surtout si la clientèle ainsi générée ne fait qu'ajouter au déficit énorme des commissions de transport existantes.

Le principe du partage financier des coûts d'immobilisations et de fonctionnement des systèmes de transport en commun entre les différents niveaux de gouvernement n'est pas nouveau. Le gouvernement veut, cependant, modifier sensiblement les règles du jeu et va même jusqu'à renier sa signature sur certains accords intervenus avec la CUM il y a à peine deux ans, avant les élections. Le gouvernement décrète unilatéralement que sa contribution aux immobilisations à caractère régional construites après le 1er janvier 1980 passe à 60%, au lieu de 100%. Ce faisant, le gouvernement revient sur ses engagements face à la Communauté urbaine de Montréal de financer 100% des infrastructures du métro de Montréal.

On se souviendra que les municipalités de la CUM n'ont accepté de prendre la responsabilité du service de trains de banlieue fortement déficitaire qu'à la suite de l'offre du gouvernement du Québec de prendre totalement à sa charge le financement de la construction du métro. Deux ans plus tard, le gouvernement propose de se soustraire à cette obligation. Ce geste vient diminuer encore davantage la crédibilité administrative de l'actuel gouvernement.

(19 h 45)

Ce qui est, par contre, plus grave, c'est que les municipalités de la CUM ont, de bonne foi, élaboré des projets d'investissements de plusieurs dizaines de millions sur la base de cette entente. À titre d'exemple, dans ma municipalité, la ville de Saint-Léonard a fait des études d'expertise pour le réaménagement de la rue Jean-Talon pour sa connexité avec le métro tel que proposé dans l'entente qui est dûment signée. Le gouvernement ne peut et ne doit revenir en arrière. Le gouvernement consacre le principe d'une contribution des non-usagers des transports en commun. Après avoir joué avec les hypothèses d'un impôt spécial sur la masse salariale des Montréalais et des banlieusards et d'une surtaxe aux entreprises, il propose d'aller chercher une cinquantaine de millions dans la poche des automobilistes. Nous avons suffisamment discuté de cette

question plus haut dans ce document sans qu'il soit nécessaire d'y revenir plus longuement.

Notre position est claire, à ce sujet. Le gouvernement n'a pas à chercher à imposer, par la voie de la taxation, le choix d'un mode de transport ou d'un autre. D'ailleurs, l'automobiliste est déjà suffisamment accablé par son actuel gouvernement provincial. L'automobile peut constituer une solution de rechange économique au système de transport en commun lourd et coûteux. On doit chercher à favoriser les options nouvelles, articulées autour des infrastructures routières existantes et de l'automobile, tel le covoiturage. Les nombreuses réformes des dernières années, et ce, tant dans le domaine du transport en commun que dans d'autres secteurs, ne sont, en fait, que des échappatoires pour le gouvernement péquiste qui tente ainsi de régler ses problèmes financiers. Les coûts d'exploitation et d'immobilisations des systèmes de transport en commun ont crû à un rythme annuel de 20% depuis 1977. Il est parfaitement normal que le gouvernement tente de contrôler un poste tout à fait débridé. La solution facile est de repasser la note à d'autres.

Les prévisions du gouvernement contenues dans sa proposition montrent que les parts relatives des contributions de chaque niveau de gouvernement et des usagers resteront relativement stables. Cependant, ces prévisions sont basées sur l'hypothèse que la croissance des coûts baissera à 9,5% et que l'achalandage augmentera de 3%. Ceci nous semble quelque peu irréaliste, surtout devant la performance passée de l'actuel gouvernement au chapitre des prévisions de revenus et de dépenses. Si les coûts devaient continuer à augmenter à leur rythme actuel, les municipalités et les automobilistes non-usagers verraient leur contribution augmenter beaucoup plus rapidement que celle du gouvernement. Le gouvernement n'a, en effet, aucun intérêt à voir augmenter les tarifs puisque sa contribution est attachée à la contribution des usagers. Les municipalités devront, quant à elles, essuyer un déficit résiduel qui ira en augmentant au rythme des coûts. Si on extrapole le taux de croissance des coûts actuels, qui est de 20%, on constate que le déficit résiduel à financer pourrait dépasser les 500 000 000 \$ en 1985. La contribution des municipalités à cet égard serait supérieure d'environ 200 000 000 \$ aux prévisions contenues dans le document gouvernemental, soit un écart de plus de 100%. La croissance de la contribution municipale serait de 37,6% par année pendant que le gouvernement plafonne la sienne à 8,4%. Cette démonstration montre bien la fuite en avant que constitue la proposition pour le gouvernement.

La position du Parti libéral du Québec,

face à la proposition gouvernementale concernant le transport en commun dans la région de Montréal, est claire. Elle s'exprime en trois principaux volets: le contrôle au niveau local des systèmes de transport en commun, une certaine intégration tarifaire qui vise à rendre la situation plus juste et plus équitable pour l'ensemble des usagers de la région et un profond désaccord sur quatre aspects de la réforme: les pouvoirs étendus et la taille de l'ORT, les promesses reniées du gouvernement quant au financement du métro sur le territoire de la CUM, les taxes imposées aux automobilistes au chapitre de la contribution régionale et la présence d'administrateurs du gouvernement au conseil d'administration et au comité exécutif de l'ORT.

Nous le répétons, le Parti libéral souscrit à deux objectifs de la réforme, soit la réalisation d'une certaine intégration tarifaire et l'accomplissement de l'autonomie locale en matière de transport en commun. Dans l'ensemble, ces deux objectifs n'ont pas été contestés par les principaux intéressés qui ont présenté des mémoires à cette commission. Ce que nous dénonçons, c'est l'improvisation et la fuite en avant du gouvernement dans ce dossier, particulièrement au chapitre du partage financier. Le ministre doit reprendre son document et dissiper toute incertitude quant au partage futur des coûts. Il doit aussi alléger le cadre institutionnel proposé. Finalement, il doit faire preuve de plus d'imagination dans l'élaboration de politiques de développement moins coûteuses et qui utiliseront mieux les infrastructures en place. Le Parti libéral compte mener une lutte vigoureuse au projet de réforme du gouvernement. Nous souhaitons vivement que le gouvernement apporte beaucoup plus de sérieux à ce dossier, qui est un des dossiers les plus importants, que ce qu'il nous a manifesté jusqu'ici. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député de Jeanne-Mance. M. le ministre.

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, depuis 1976, le Parti québécois qui forme le gouvernement du Québec a décidé d'accorder une priorité non pas exclusive, mais réelle au niveau des décisions pour favoriser le développement et la promotion du transport en commun, non pas contre les automobilistes, non pas contre qui que ce soit, mais dans le but d'offrir une option réelle aux personnes qui n'ont pas les moyens de se payer deux ou trois automobiles et parfois même une voiture, une automobile privée.

On a vu le gouvernement, par exemple, au cours des récentes années, comme on nous l'a souligné au cours des débats à la

commission - certains même nous le reprochant, les adversaires du transport en commun - introduire la carte d'abonnement mensuel, un titre de transport qui a permis d'accroître l'achalandage de façon importante, d'au moins 10% soulignait la Communauté urbaine de Montréal. Nous avons aussi essayé au maximum, par le biais du COTREM, de faire en sorte que les moyens les moins dispendieux puissent aussi être utilisés, ce qu'on appelle les techniques douces de transport, pour faciliter le transport en commun, que ce soit la mise en place de deux voies réservées, par exemple, et de parcs d'incitation pour le stationnement sur la rive sud de Montréal.

Il y a eu aussi d'autres mesures que nous avons mises de l'avant: la levée du moratoire sur le métro dans la région de Montréal, le regroupement des achats d'autobus afin de favoriser le développement de la construction d'équipements de transport au Québec, toute une série de mesures qui ont visé à concrétiser, encore une fois, cette priorité accordée par l'actuel gouvernement au développement du transport en commun, qui n'est pas, encore une fois, une priorité contre les automobilistes. Mais nous nous sommes refusé, depuis 1976 - et nous continuons à le faire - à nous contenter de continuer à investir dans les deux, dans le transport par automobile et dans le transport en commun, sans faire de choix, sans privilégier au moins des priorités.

Je pense qu'à ce compte-là on peut nous reprocher d'avoir une priorité, comme le fait le Parti libéral du Québec, mais je pense qu'on ne saurait nous reprocher, cependant, d'en avoir une, priorité. Qu'on nous dise qu'on reproche au gouvernement de choisir le transport en commun, c'est acceptable. C'est une matière d'opinion. Le Parti libéral défend l'opinion inverse. Mais qu'on adopte l'attitude du Parti libéral de refuser de faire un choix, je pense que ce serait irresponsable. À ce compte-là, M. le Président, je suis particulièrement heureux de représenter le gouvernement en matière de transport en commun, tant à cause des réalisations que nous avons accomplies depuis les six dernières années en matière de promotion et de développement du transport en commun qu'à cause des propositions que nous avons déposées en juin dernier.

Pour en venir, justement, à cette proposition que nous avons déposée en juin dernier, les spécialistes ont décortiqué la proposition du gouvernement et ont commenté sous différents aspects cette proposition gouvernementale. J'essaierai, quant à moi, de la résumer en quatre grands points, comme je l'ai fait à l'introduction. Quel est l'objectif poursuivi par le gouvernement du Québec en proposant de restructurer le cadre institutionnel, juridique, si on veut, du transport en commun et le

cadre financier? En réalité, en termes aussi simples que possible, l'objectif du gouvernement était de répandre à quatre questions fondamentales qui nous sont posées en matière d'organisation du transport en commun dans la région de Montréal. La première question, certainement la plus importante en ce qui concerne le transport en commun dans la région de Montréal, c'est: Qui est responsable politiquement de l'organisation et du fonctionnement du transport en commun dans la région de Montréal? Quand on voit que les usagers du transport en commun doivent, à l'occasion, écrire au ministre des Affaires municipales, au ministre des Transports, au maire de Montréal, au président de la communauté urbaine et même au premier ministre, on voit qu'il y a là une absence de leadership, de responsabilité en matière de transport en commun. La réponse du gouvernement à cette question: Qui est responsable? nous avons voulu la formuler le plus simplement possible en disant: Nous proposons que la responsabilité du transport en commun de nature locale, des autobus qui circulent dans les municipalités incombe aux élus locaux, puisqu'il s'agit d'un service local.

Étant donné qu'il y a une dimension régionale entre la Commission de transport de la rive sud de Montréal, la CTL à Laval, la CTCUM sur l'île de Montréal, il existe aussi une dimension régionale du transport en commun. À ce niveau, en réponse à la question: Qui est responsable? nous avons proposé la mise en place d'une table de concertation décisionnelle qui naîtrait du regroupement de deux organismes déjà existants, le Bureau de transport métropolitain, le BTM, et le COTREM, qui serait sous le contrôle des élus locaux de la région de Montréal, dans une structure aussi légère, mais aussi représentative que possible de tous les intérêts de la région de Montréal. Voilà pour la question: Qui est responsable? et la réponse que nous avons formulée.

Une deuxième question est également présente dans l'esprit de tous ceux qui s'intéressent à la question du transport en commun: Comment partager équitablement les coûts du transport en commun, lesquels iront encore croissant au cours des prochaines années? Comme nous le savons tous, le transport en commun, en fait, est composé de trois éléments: le carburant - et on connaît les effets de la crise de l'énergie - les salaires - et on connaît, encore là, le rapport qui existe entre les salaires et l'inflation qui est élevée au Canada, la plus élevée du monde occidental - et le service de la dette, les intérêts à payer pour rembourser la dette qui a été contractée lors de l'acquisition d'autobus ou de la construction du métro.

Encore là, comme le régime dans lequel

nous vivons nous favorise en faisant en sorte qu'on paie les plus hauts taux d'intérêts du monde occidental, on comprend que les coûts vont nécessairement continuer de croître. Face à cette croissance des coûts, est-ce qu'on doit rester assis à ne rien faire, incapable de réagir? La réponse du gouvernement, c'est: Non, on ne demeurera pas passif; on va tenter de proposer une alternative à ce qui nous conduirait inmanquablement, irrémédiablement à abandonner cette priorité si les coûts croissent trop vite et s'ils sont mal répartis entre les différents bénéficiaires du transport en commun.

On a donc proposé, pour essayer de mieux contrôler les coûts, d'en confier la responsabilité aux élus locaux, convaincus que, puisqu'ils ont à taxer leurs concitoyens pour payer les déficits, ils sauraient, mieux que des commissions autonomes, contrôler la croissance des coûts. Mais, également pour partager ces coûts qui, de toute façon, vont continuer de croître, le gouvernement a proposé non pas de se désengager financièrement de son soutien au transport en commun, mais, au contraire, d'essayer de trouver une façon de maintenir la priorité au transport en commun, en étant capable de continuer ensemble, dans la grande région de Montréal, à financer des immobilisations qui nous apparaissent justifiées, qu'on propose de continuer au rythme de la capacité de payer des citoyens et des citoyennes, mais auxquelles on ne saurait renoncer sans renoncer à un choix qui continue d'être partagé par l'ensemble des autorités locales sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.
(20 heures)

Afin de répondre à la question: Comment partager équitablement la facture? le gouvernement propose de maintenir sa contribution, qui fait de lui le principal bailleur de fonds au transport en commun dans la région de Montréal, avant comme après la réforme. Il propose, cependant, de bloquer l'accroissement aussi rapide de 33 1/3% par année, tel que cela a été le cas pour le gouvernement au cours des trois ou quatre dernières années. On propose un système qui nous apparaît équitable où nous disons aux municipalités: Nous allons continuer à être le partenaire majeur du transport en commun, mais les municipalités vont contribuer à un niveau aussi élevé au coût du transport en commun et nous allons plafonner notre contribution comme gouvernement à celle des municipalités. Des gens pourraient penser qu'à ce moment, c'est se décharger de nos responsabilités sur le dos des municipalités. La réponse, c'est non, parce que le gouvernement propose d'accroître le nombre des partenaires dans le financement du transport en commun, d'aller chercher chez des gens qui paient déjà des

taxes, comme la taxe sur le carburant et les tarifs sur les autoroutes, une nouvelle contribution des bénéficiaires non-usagers, comme la plupart des grandes villes dans le monde l'ont déjà fait. Cela permettra de soulager le gouvernement, mais aussi - c'est l'objectif que poursuit le gouvernement - de soulager les municipalités qui ont à défrayer les déficits résiduels par le biais de la taxe foncière. Partager équitablement la facture, c'était un objectif prioritaire. On propose de le faire en s'assurant que les coûts soient mieux contrôlés, que les automobilistes et les entreprises soient appelés d'une certaine façon à y contribuer, que les payeurs de taxe foncière voient - on l'espère et on prend les moyens pour - leur quote-part diminuer. Autant de moyens d'essayer de mieux répartir la facture du transport en commun.

La troisième question qui nous était posée par la situation du transport en commun, c'est: Qui s'occupe de la dimension régionale du transport en commun? Sur cette question - on a eu l'occasion de le voir au cours des cinq dernières journées d'audiences - tout le monde reconnaît la nécessité absolue qu'on coordonne mieux, qu'on rationalise, qu'on s'assure d'une meilleure utilisation des fonds publics. En ce qui concerne la dimension régionale du transport en commun dans la grande région de Montréal, c'est-à-dire les interfaces entre la rive sud, la communauté urbaine, Laval et la rive nord, Laval et la Communauté urbaine de Montréal, la proposition du gouvernement est de regrouper autour d'une même table des élus provenant de toute la grande région de Montréal et de leur donner le pouvoir de fixer des orientations du transport en commun dans la grande région de Montréal.

La quatrième et dernière grande question qui nous est posée par la situation du transport en commun, c'est: Comment maintenir une tarification raisonnable pour les usagers? L'action du gouvernement en matière de transport en commun n'aurait aucun sens si elle ne visait à privilégier une structure tarifaire qui soit équitable, qui s'assure que les usagers du transport en commun où qu'ils soient, où qu'ils résident dans la grande région de Montréal, soient traités de façon similaire, de façon équitable, ce qui n'est pas le cas actuellement, quand on sait, par exemple, que, pour une carte d'abonnement mensuel, des gens qui parcourent exactement tous les jours la même distance paient dans un cas 21 \$, dans un autre cas 24 \$ et, enfin, dans un troisième cas 45 \$. Il nous apparaissait que si on veut maintenir une contribution des usagers qui soit raisonnable, si on veut qu'il y ait une équité en matière de tarification dans la grande région de Montréal pour les usagers du transport en commun, on devait proposer, comme nous l'avons fait, une

structure qui traite de façon semblable l'ensemble des usagers.

Voilà donc, M. le Président, pour les quatre grandes questions qui étaient posées par la proposition de réforme et les éléments de réponse que cette proposition contenait. La commission parlementaire, dans ce sens, aura été une occasion privilégiée pour en discuter. Je souligne, d'ailleurs, que c'est le gouvernement lui-même qui avait proposé la tenue d'une commission parlementaire. Nous avions proposé qu'elle se tienne à Montréal. Le Parti libéral nous a refusé son consentement là-dessus, mais je pense qu'à tout le moins, par la télédiffusion des débats de cette commission, le public aura eu l'occasion de prendre conscience des problèmes et des enjeux en matière de transport en commun et l'occasion aussi de constater un certain nombre de choses.

Quant à nous, nous sommes particulièrement heureux que cette commission parlementaire ait pu permettre un débat public sur un dossier très important, le transport en commun dans la grande région de Montréal. Ne serait-ce qu'à cause de la variété et du nombre de mémoires qui ont été soumis à la commission parlementaire, soit 58 mémoires provenant de différents organismes, je pense que cela a été un succès. Le débat public a pu s'amorcer sur la situation du transport en commun dans la région de Montréal. Quant à l'équipe ministérielle, je dois dire que nous sommes très fiers d'avoir eu l'occasion de fournir au grand public de la région de Montréal l'occasion de voir quelle est la problématique et quelles peuvent être les solutions.

Cette commission parlementaire a donc été, d'abord et avant tout, l'occasion d'un débat public intéressant sur la problématique du transport en commun dans la région de Montréal. Deuxièmement, cela aura été aussi l'occasion de constater l'absence complète de politique en matière de transport des personnes de la part du Parti libéral du Québec. Hormis d'essayer de reprendre à leur compte certaines propositions du gouvernement en matière de taxi collectif, de covoiturage, de meilleure utilisation des infrastructures existantes, la position des membres du Parti libéral aura été sans cesse ambiguë, incapables qu'ils sont de faire des choix, toujours habiles à critiquer, mais si peu articulés lorsque vient le temps de proposer des éléments concrets de politique en matière de transport des personnes. J'avouerai que j'ai été très déçu à ce point de vue, non pas de la collaboration quotidienne qui m'a été offerte par le député de Laporte, mais de l'absence de vision du présent et de l'avenir du transport des personnes dans la grande région de Montréal. Quand, sur des questions aussi fondamentales, par exemple, que le prolongement du métro

et du métro de surface, on a vu dans l'espace d'une heure le député de Saint-Laurent nous dire qu'il était à la fois pour et contre le prolongement du métro entre la station du Collège et Côté Vertu, qu'on a vu le Parti libéral dire qu'on devait poursuivre les immobilisations en ce qui concerne la modernisation des trains de banlieue dans l'ouest de l'île de Montréal, mais que cependant on devait cesser le prolongement du métro de surface et du métro vers l'est, tout cela nous a fort déçus. Au moins, en ce qui concerne le public, cela aura été l'occasion de constater l'absence de politique en matière de transport des personnes de la part des libéraux.

Troisièmement, je pense que la commission aura été l'occasion de constater la volonté de tous ou d'à peu près tous les groupes qui sont venus de maintenir et de développer le transport en commun. Si les moyens peuvent différer, certains préférant les techniques dites douces, comme le covoiturage, comme les voies réservées, comme les parcs d'incitation; d'autres préférant d'autres moyens, développement de métrobus, d'express, de moyens lourds de transport, une chose ressort clairement avec beaucoup de force, c'est la volonté de tous ceux qui sont venus devant nous de maintenir et de développer le transport en commun dans la grande région de Montréal.

Cette commission parlementaire aura été, pour le gouvernement et pour l'ensemble de l'équipe ministérielle, l'occasion de réitérer la priorité que nous, du gouvernement du Parti québécois, nous désirons continuer à maintenir au transport en commun dans la grande région de Montréal. À ce titre, cela aura été l'occasion de sentir à quel point cette priorité, ce besoin est ressenti par la population, par les porte-parole de tous les groupes qui sont venus devant nous, à savoir un transport en commun aussi efficace, aussi peu coûteux, aussi de qualité et de quantité que nos moyens financiers nous permettent à tous de nous l'offrir.

Cinquièmement, la commission parlementaire, par-delà la chance offerte au Parti libéral - comme c'est son devoir de le faire, c'est normal, d'ailleurs - de grossir les points de désaccord avec les différents groupes, aura été aussi l'occasion pour le gouvernement de constater un grand nombre de consensus sur de très nombreux points fondamentaux quant à l'organisation et au fonctionnement du transport en commun dans la région de Montréal. J'en énumère quelques-uns. Par exemple, jusqu'à tout récemment, les élus municipaux étaient pour le moins pas très chauds quant à l'intégration tarifaire dans certaines parties de la région métropolitaine de Montréal, alors qu'aujourd'hui je suis heureux de constater qu'après 58 mémoires je n'ai vu

personne venir s'opposer à cette proposition qui avait été mise de l'avant par le gouvernement du Québec, il y a déjà de cela trois ans: l'intégration tarifaire dans la grande région de Montréal. C'est un consensus important, c'est la première fois que cela se produit.

Un autre consensus, c'est l'acceptation, le désir même, pour ne pas dire l'enthousiasme des élus municipaux à la proposition du gouvernement de leur remettre, au niveau local, le contrôle effectif du transport en commun dans leur territoire. Je pense que, là encore, il s'agit d'un point important où les élus municipaux et le gouvernement ont une communauté de vues remarquable.

Autre consensus en ce qui concerne tous les territoires non organisés en matière de transport en commun, c'est-à-dire tout ce qui est actuellement desservi, soit par la Commission de transport de Laval dans les Laurentides à l'extérieur de ville de Laval soit par le réseau Métropolitain provincial ou le réseau Métropolitain Sud, le consensus semble se dégager de façon assez évidente quant à la nécessité de regrouper les municipalités en fonction des corridors de transport, c'est-à-dire de fonctionner sur une base très naturelle, le regroupement naturel des municipalités desservies. Je pense qu'à ce point de vue on a déjà fait des pas de géant puisqu'au moins une demi-douzaine de regroupements de municipalités se sont effectués au cours de l'été pour venir nous présenter, en commission parlementaire, des mémoires conjoints qui, au fond, vont dans le sens de la proposition gouvernementale, à savoir une implication des élus même en dehors de l'île de Montréal, de la rive sud et de Laval pour le contrôle du transport en commun par ceux-ci.

Je pourrais continuer l'énumération des consensus qui sont intervenus au cours de la commission. Déjà, constater ces trois consensus très importants, c'est constater en même temps le succès de cette commission, l'adhésion à de grandes parties de la proposition du gouvernement et une invitation, en ce qui me concerne, à continuer à aller de l'avant.

Finalement, cette commission aura été, M. le Président, l'occasion de mesurer pleinement que les objectifs du gouvernement sont partagés par l'ensemble de ceux qui sont venus, mais que, cependant, il faudra mettre beaucoup de patience et beaucoup de travail pour en venir à s'entendre avec l'ensemble des intervenants dans la région de Montréal quant aux meilleurs moyens à prendre pour atteindre ces objectifs.

Nous avons déposé une proposition d'ensemble. Nous n'avons jamais cru, ni même espéré - cela aurait été rêver - mettre cette proposition en place, un jour donné, pour l'ensemble de la région de

Montréal. Nous étions fort conscients des limites à ce qu'une région peut accepter comme transformation de son cadre institutionnel, du fonctionnement des institutions. À ce point de vue, ce n'est pas une déception, mais, au contraire, une invitation, quant à nous, à poursuivre dans le même sens, à ne pas renoncer aux objectifs que nous nous étions fixés en rendant publique, en juin dernier, une proposition de réforme, mais à continuer dans le même sens en tentant au maximum d'associer les municipalités, les institutions, les commissions de transport, les groupes de citoyens et d'usagers à la démarche qu'a effectuée le gouvernement en déposant cette proposition.

M. le Président, je pense donc que la commission aura été très positive. En plus de permettre un débat public, de mettre à nu, je dirais, les positions du gouvernement et du parti de l'Opposition, cela aura été l'occasion, pour celui qui vous parle, de mieux apprécier l'ampleur de la réforme proposée, de voir qu'il y aura certainement, comme on le pensait au départ, nécessité d'étaler dans le temps cette réalisation-là. C'est la raison pour laquelle j'envisage la possibilité de revoir, au cours des prochaines semaines, avec mes fonctionnaires, l'ensemble des mémoires et de les étudier encore plus en détail.

Je peux affirmer d'ores et déjà que la meilleure avenue à prendre sera probablement celle que j'indiquais au début de cette commission. En ce qui concerne les mesures financières et les mesures consensuelles, je dirais, on ira de l'avant le plus rapidement possible; d'une part, en ce qui concerne les mesures financières parce qu'on ne pourrait pas laisser dans l'incertitude bien des municipalités quant à leur budget pour la prochaine année fiscale et, d'autre part, en ce qui concerne les consensus, je ne vois aucune raison de retarder au-delà du printemps prochain, soit le délai normal de préparation d'un projet de loi, la mise en oeuvre des éléments de la réforme qui font consensus.

(20 h 15)

Par ailleurs, quant aux éléments, on m'a dit à plusieurs reprises - même le dernier groupe qui est encore dans la salle, le Conseil régional de développement des Laurentides, a employé cette expression à plusieurs reprises - M. le ministre, ce n'est pas tant que nous sommes contre, mais nous trouvons que vous voulez en faire beaucoup à la fois. Dans un premier temps, nous voulons prendre le contrôle de la dimension locale du transport et nous sommes intéressés à poursuivre la discussion avec vous en ce qui concerne la dimension régionale du transport. M. le Président, je suis fort aise de relever cette offre de collaboration qui m'a été faite par la plupart des intervenants et de

continuer la discussion de la façon la plus articulée, la plus positive possible sur la proposition gouvernementale et les meilleurs moyens à prendre pour assurer aux Montréalais et aux résidents de toute la grande région de Montréal un service de transport en commun aussi peu dispendieux que possible, aussi efficace que possible, qui réponde aux besoins de la façon la plus équitable pour l'ensemble des résidents de la région métropolitaine de Montréal.

Je termine donc ici cette conclusion. Je la vois très positive, quant à moi. Je pense que les travaux ont été très enrichissants pour l'ensemble des membres de la commission parlementaire. On a pu en apprendre tous et chacun. Je pense que, tant du côté ministériel que du côté de l'Opposition, les débats qui ont eu lieu ici nous ont grandement éclairés sur la situation et sur les pistes de solutions qui peuvent se présenter pour nous.

Je remercie mes collègues ministériels qui ont participé nombreux à cette commission parlementaire. Je pense qu'ils ont fait la preuve, eux aussi, par leur présence et leur participation à cette commission parlementaire, de l'intérêt réel que notre formation politique a toujours porté et continue de porter au transport en commun dans la grande région de Montréal.

Je vous remercie vous-même, M. le Président, pour la patience dont vous avez fait preuve quant à la longueur des débats que nous avons eus. Je vous demande de transmettre également au personnel du secrétariat des commissions les remerciements de l'équipe ministérielle pour les longues heures qu'ils ont passées avec nous au cours des deux dernières semaines. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le ministre. Au terme de ces 48 heures de débats sur le sujet de cette commission, il me fait plaisir de remercier, tout d'abord, tous les intervenants qui, à la suite de longues attentes, ont persévéré afin de présenter leurs mémoires. Comme le ministre le disait, on a présenté 58 mémoires. Je voudrais donc remercier tous ces gens, remercier en même temps le personnel du secrétariat des commissions et aussi les techniciens de la télévision qui ont rendu possible le bon fonctionnement de cette commission. Je remercie, en même temps, tous les membres de la commission, qui m'ont facilité le travail dans leurs interventions et qui ont permis que nous puissions terminer nos travaux dans un temps relativement court.

Je demanderais au député de Vimont, qui est rapporteur de la commission, de faire rapport dans les plus courts délais à l'Assemblée nationale au nom de tous les membres de la commission.

La commission des transports ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 20 h 19)